3

CAJA 90

MALVINAS SITIO WEB

(MEMORIAL, AERONAVES PROTAGONISTAS, LA TASK FORCE, PICTORIAL, RECONOCIMIENTOS, ETC.)

TEXTO PARA CORREGIR

Nº



- DE LA COLINA, Rodolfo Manuel
- MEISNER, Hugo César
- FALCONIER, José Ramón
- PALAVER, Hugo Angel
- GARCIA, Jorge Osvaldo
- CASADO, Fernando Juan
- MARTEL, Rubén Héctor
- GARCIA CUERVA, Gustavo Argentino
- KRAUSE, Carlos Eduardo
- LOTUFO, Marcelo Pedro
- GONZALEZ, Mario Hipólito
- BUSTOS, Manuel Oscar
- CASTAGNARI, Luis Darío José
- VAZQUEZ, José Daniel
- MANZOTTI, Daniel Fernando
- GUADAGNINI, Luciano
- GAVAZZI, Fausto
- CASTILLO, Omar Jesús
- ARDILES, José Leónidas
- BOLZAN, Danilo Rubén
- BERNHARDT, Juan Domingo
- BEAN, Pedro Ignacio
- VOLPONI, Héctor Ricardo
- LUKIC, Daniel Antonio
- NIVOLI, Mario Victor
- GIMENEZ, Miguel ~~Daniel~~ Angel
- CASCO, Jorge Eduardo
- IBARLUCEA, Jorge Ruben
- de IBAÑEZ, Eduardo Jorge Raúl
- BONO, Jorge Alberto
- ARRARAS, Juan José
- LOPEZ, Nestor Edgardo
- CASTILLO, Carlos Julio
- FARIAS, Jorge Ricardo
- VAZQUEZ, Alfredo Jorge Alberto
- VALKO, Mario Luis
- LASTRA, Julio Jesús
- ALBELOS, Manuel Alberto

Tras la creación de las líneas aéreas en el país ingresa en una de ellas: Zonda donde permanece desde 1946 hasta 1949 como mecánico de 1°, pasando a Aerolíneas Argentinas en el año 1952.

Por Decreto-Ley 18.559 de 1970 y en virtud a sús méritos y a su contribución a la aeronáutica se le otorga el título de "Precursor de la Aeronaútica Argentina"

Investigación a cargo de: Univ. I María Delia Facio y Téc. I Angélica A.S. de Millán.

Buenos Aires, 11 diciembre de 1983.

FUERZA AEREA ARGENTINA COMANDO EN JEFE

Comodoro (R) SANTOS DOMINGUEZ KOCH
Director de Estudios Históricos

- LUNA, Francisco Tomás
- MARIZZA, Guido Antonio
- CARDONE, Miguel Angel
- CANTEZANO, Carlos Domingo
- DUARTE, Mario
- RODRIGUEZ, Juan Antonio
- CARRIZO, Miguel Angel
- MALDONADO, José Alberto
- MONTAÑO, Agustín Hugo
- PERALTA, José Luis
- BRASHICH, Andrés Luis
- VARAS, Héctor Hugo
- GARCIA, Guillermo Hubaldo
- BORDON, Héctor Ramón
- ~~LUNA, Mario Ramón~~ HÉCTOR WALTER AGUIRRE
- ~~SEVILLA, Luis Guillermo~~ MARIO RAMÓN LUNA
- ~~AGUIRRE, Héctor Walter~~ LUIS GUILLERMO SEVILLA

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFATURA V-INTERESES AERONAUTICOS
DIRECCION DE ESTUDIOS HISTORICOS

Anexo:

Precursor Suboficial Auxiliar Pedro CARLICCHI

Ley Nº 18.559, 21 ene 70 (B.A.P. 2100) Personal Militar Subalterno Mecánico

Especialidad: Mecánico de Aviones

Fecha de Nacimiento: 3 mar 97 en Castello, distrito de Perúgia, Italia.

D.N.I.: 800.279 C.I.: 632.307 P.F.

Direccoón a jun 83: Rodriguez Peña 1846 - (1676) Santos Lugares, Prov. de Buenos Aires.

T.E.: 757-4518

DIBA: 80.268

Su biografía:

Nace en la ciudad de Castello, en Perugia, Italia el 3 de marzo de 1897, hijo de Angel Carlicchi y Lucía Paolicchi, peones rurales de humilde condición. Cursó estudios primarios hasta el segundo grado.

A los 21 años ingresa en distintas fábricas y empresas italianas, algunas de ellas de carácter aeronáutico, como las de Ing. Tomassina y Cia. de Milán, la Compañía Fratelli Frattin, lafirma Mariani G. Battista.

Durante el transcurso de la Primera Guerra Mundial tiene cierta participación en los sucesos desempeñándose como ayudante y mecánico en empresas aeronáuticas.

Terminada la guerra continúa algún tiempo en estas empresas pero decide emigrar en busca de mejores metas; es así como llega a la Argentina en octubre de 1921. Desembarcado en el puerto, en un primer momento decide dirigirse a Rosario, pero una feliz casualidad le haría cambiar su destino: almorzando en un restaurante de la zona del Once, observa, en una de las paredes del mismo un retrato del aviador Locatelli, de la Misión Aeronáutica Italiana, a quién conoce por haber sido piloto en una de las fábricas en las que trabajara en Italia. Gracias a este hecho se informa de la existencia de Aeronáutica en el país y se dirige a El Palomar. Una vez allí es recibido por el entonces Mayor Mosconi y el Ingeniero Lucius, integrantes de la Escuela Militar de Aviación, quienes lo contratan debido a sus conocimientos aeronáuticos, el 17 de octubre de 1921, como Montador de Aviones Supernumerario.

Memoria de los caídos en Malvinas



Rodolfo Manuel De La Colina

Grado: **Vicecomodoro**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **II Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Learjet LR-35**
Fecha de nacimiento: **17/08/39**
Lugar de nacimiento: **Buenos Aires**
Fecha de fallecimiento: **7/6/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Gran Malvina**~~ Isla de Borbón

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en combate

CASADO - 2 hijos

Su primer destino es el campo de aviación de Castelar, donde, según sus palabras se hallaba un avión Capronni con un miembro de la Misión Italiana. Posteriormente pasa a El Palomar como Mecánico y su primera tarea es armar un avión SVA para Pedro Zanni, tarea que realiza con destreza.

El 26 de dicimbre de 1923 se transforma en Ciudadano Argentino naturalizado, obteniendo su carta de ciudadanía en el Juzgado Federal La Plata.

En el año 1924, según BM 6679, se lo dá de alta en el Grupo Nº 1 de Aviación con el título de Mecánico de Avión de 2º clase; permaneció en este destino hasta el año 1928 recibiendo siempre la más alta estima de sus superiores por su "buen desempeño".

El 1 de enero de 1929 por BM 8638 es ascendido a Mecánico Montador de Avión, constantemente se preocupa por ampliar sus conocimientos y destreza.

En el año 1930 pasó a la Dirección General de Aeronáutica en la Capital Federal, como mecánico de automóviles de 1º clase, según consta en BM 8638, su calificación de este momento es: "Persona activa e inteligente. Conoce a fondo su profesión".

El 1 de noviembre de 1931 es transferido a la Base Aérea Militar El Palomar en el Grupo Nº 1 de Observación retomando el cargo de Mecánico Montador de Avión, pero esta vez asimilado a Sargento, según consta en BM 9010, 1º parte. "Cumple ampliamente con sus obligaciones, es un profesional que merece la confianza de sus superiores y es considerado un elemento valioso para la aeronáutica".

En setiembre de 1933 se le dá el nuevo cargo de Operario Especialista de Avión de 2º clase, manteniendo su grado de Sargento y el mismo destino. Su clasificación ese año es: "Sobresaliente".

En el año 1935 es ascendido de categoría y grado siendo desde el 1 de noviembre Operario de Avión de 1º clase asimilado a Sargento 1º en la Base Aérea El Palomar que al año siguiente pasó a denominarse, por BMR 973, Regimiento Aéreo Nº 1.

En ese año 1936 solicita permiso para casarse con la señorita Irma Moriconi, permiso que es concedido en octubre de ese año, realizándose la ceremonia el 28 de noviembre de 1936 en Buenos Aires.

Desde noviembre de ese año se halla en situación de Retiro, según BM 10476 con un total de diez y ocho años, once meses y veintinueve días de servicios militares computados.

En el año 1938 nace su hija Yolanda y cuatro años mas tarde en 1942 su hijo Eduardo Pedro.

Memoria de los caídos en Malvinas



Hugo César Meisner

Grado: **Vicecomodoro**
Especialidad: **Navegador Militar**
Unidad de origen: ~~**VII Brigada Aérea**~~ 1
Unidad de combate: **Hercules C-130**
Fecha de nacimiento: **25/12/40**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **1/6/82**
Lugar de fallecimiento: **Atlántico** Sur. ~~Norte estrecho de San Carlos~~ ATLANTICO SUR - NORTE DE LOS I MLV

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 3 hijos

EL CRONISTA COMERCIAL 27 OCT 1995

El directorio convocaría a asamblea de accionistas

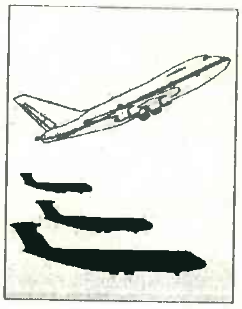
Aerolíneas define el destino de Austral

En poco tiempo más, y tal como lo adelantó este diario a fines de setiembre pasado, podría haber modificaciones en el paquete accionario de Austral. Según fuentes empresarias, el directorio de Aerolíneas Argentinas resolvería hoy la convocatoria a una asamblea de accionistas para decidir si vende las acciones de Austral a Interinvest.

"En realidad, lo que Arsa podría definir, más que una venta, es un traspaso de acciones a su mayor accionista, Interinvest", señaló ayer a la agencia Télam una fuente de la compañía.

De concretarse la operación, "Aerolíneas obtendría dinero en efectivo y Austral mayor capacidad financiera", explicó esta misma fuente. Esta interpretación se apoya en el hecho de que Interinvest es propiedad de Teneo, el holding de empresas estatales españolas que factura anualmente unos u$s 12.000 millones.

Justamente, entre las empresas del grupo público español figura la aerolínea Iberia. Actualmente la compañía aérea es dueña de 30% de Aerolíneas, mientras que Interinvest posee 53% y el personal es dueño de 10% a través del Programa de Propiedad Participada. En tanto, el resto está en manos del Estado argentino y de pequeños inversores.



Todo indica que la asamblea de accionistas podría ser convocada para fines del mes próximo, cuando se presente la memoria anual y el balance de Austral. Claro que el traspaso de las acciones de Austral dependerá de la decisión que se tome en Bruselas a principios de noviembre. Es que, en pocos días más, la UE deberá definir el monto autorizado a la aerolínea española para ampliar su capital.

Fuentes de la empresa señalaron desde Madrid que éste sería el primer paso para una eventual venta de Aerolíneas Argentinas a un holding privado, impulsado por el grupo público Teneo. En la capital española hay quienes aseguran que, en caso de un fallo desfavorable, los compradores de una parte sustancial del capital de Aerolíneas serán los bancos "Bankers Trust y Merrill Lynch, y entrarían, seguramente, inversores españoles y argentinos".

El diario madrileño *La Gaceta de Negocios* publicó el miércoles pasado que "Interinvest será la vía elegida para la venta de Aerolíneas Argentinas". Según esta publicación, "Iberia traspasará a esta sociedad la mayoría de su participación, para luego ceder acciones a bancos de negocios e inversores españoles y argentinos". Además, el diario español señaló que la venta se proyecta con una cláusula de recompra a favor de Iberia.

Por ahora, Teneo está atenta a los movimientos en Bruselas. Ocurre que, aunque la ampliación de capital solicitada por Iberia asciende a u$s 1.034 millones, el martes último el comisario de Transporte de la UE, Neil Kinnock, señaló que "esa ayuda será muy inferior a la solicitada". Aunque el funcionario británico no quiso adelantar cuál será el monto admitido, en la propia secretaría a su cargo estimaron que el auxilio rondará los 50.000 millones de pesetas, unos u$s 417 millones, lo cual representa algo menos de la mitad de lo solicitado. Si esto ocurre, Iberia deberá obtener otros 50.000 millones de pesetas vendiendo parte de sus activos, integrados por Arsa, Aviaco y la venezolana Viasa, entre otras aerolíneas.

Iberia se resiste a desprenderse de Aerolíneas Argentinas porque en 1997 comenzará a regir la desregulación aérea en España y sabe que deberá afrontar una dura competencia con compañías como British Airways o Lufthansa. Por eso, la apuesta de la empresa española es equilibrar sus ingresos hacia esa fecha, reteniendo las rutas que Aerolíneas tiene en el continente americano y que "en los últimos tiempos registran un notable incremento de pasajeros".

Algunos analistas consideran que "Iberia no quiere dejar Aerolíneas, pero desde luego no podrá retener el 83% que tiene en la práctica, si a su participación de 30% se le suma el 53% de Interinvest".

En los últimos cuatro años la línea de bandera española acumuló una deuda de 200.000 millones de pesetas, que genera intereses de unos 2.200 millones al mes, y soporta el inicio de una huelga generalizada de sus trabajadores.◆

PAGINA 12

Cambio de piloto para Austral

El directorio de Aerolíneas Argentinas podría dar hoy el primer paso para la venta de parte del paquete accionario actualmente en manos de la española Iberia. El cuerpo de conducción de la línea de bandera nacional podría resolver la convocatoria a una asamblea de accionistas para fines de noviembre, en la cual se consideraría la venta de las acciones de Austral (controlada por Aerolíneas) a Interinvest, rama argentina de la propia Iberia, con destino final en Teneo, holding hispano de empresas públicas. El objetivo de la operación es que "Aerolíneas obtenga dinero en efectivo y Austral, mayor capacidad financiera", al pasar a manos del poderoso grupo hispano que factura 12 mil millones de dólares anuales. Según opinaron fuentes empresarias desde Madrid, la operación sería el primer paso para la eventual venta de Aerolíneas a grupos privados. Por otra parte, la Comisión de Transporte de Diputados citó para el 2 de noviembre a Domingo Cavallo para que informe sobre la situación actual de Aerolíneas, a instancias de un proyecto presentado por Carlos Chacho Alvarez, del Frepaso.

LA NACION

Deciden sobre Austral

Buenos Aires, (Télam).- El directorio de Aerolíneas Argentinas SA (Arsa) se reunirá hoy y podría resolver convocar a una asamblea de accionistas para decidir si vende las acciones de Austral a Interinvest.

"En realidad lo que Arsa podría definir, más que una venta, es un traspaso de acciones a su mayor accionista, Interinvest", señaló una fuente de la compañía.

De concretarse esa operación, "Aerolíneas obtendría dinero en efectivo y Austral, mayor capacidad financiera, ya que Interinvest es propiedad de Teneo, holding que maneja empresas estatales españolas y que factura anualmente unos 12.000 millones de dólares", explicó.

Entre las empresas del grupo público español figura Iberia, dueña del 30 por ciento de Aerolíneas, en tanto que Interinvest posee el 53 por ciento del paquete.

En tanto, las autoridades de Teneo señalaron desde Madrid que "habrá que esperar a que se expida la Comisión Europea para hablar de decisiones de venta o nuevas asociaciones de empresas aéreas".

12-A

Memoria de los caídos en Malvinas



José Ramón Falconier

Grado: **Mayor**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **II Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Learjet LR-35**
Fecha de nacimiento: **31/5/44**
Lugar de nacimiento: **Villa Crespo, Entre Ríos**
Fecha de fallecimiento: **7/6/82**
Lugar de fallecimiento: [redacted] Isla de Borbón
CONDECORACIÓN RECIBIDA: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 2 hijos
2° hijo nació 21-05-82

CARTA DEL MAYOR FALCONIER A SUS HIJOS

A Ñequi y Mononi:

Su padre no los abandona, simplemente dio su vida por los demás, por ustedes y vuestros hijos... y los que hereden mi PATRIA.

Les va a faltar mi compañía y mis consejos, pero les dejo la mejor compañía y el más sabio consejero, a DIOS; aférrense a EL, sientan que lo aman hasta que les estalle el pecho de alegría, y amen limpiamente, que es la única forma de vivir la "buena vida", y cada vez que luchen para no dejarse tentar, para no alejarse de EL, para no aflojar. Yo estaré junto a ustedes, codo a codo aferrando el amor.

Sean una "familia", respetando y amando a mamá aunque le vean errores, sean siempre sólo "uno", siempre unidos.

Les dejo el apellido: Falconier para que lo lleven con orgullo y dignifiquen, no con dinero ni bienes materiales, sino con cultura, con amor, con belleza de las almas limpias, siendo cada vez más hombre y menos "animal" y por sobre todo enfrentando a la vida con la "verdad", asumiendo responsabilidades aunque les "cueste" sufrir sinsabores, o la vida misma.

Les dejo:
- muy poco en el orden material,
- un apellido: "Falconier", y
- a DIOS (ante quien todo lo demás no importa)

Papá

Para que mis hijos lo lean desde jóvenes y hasta que sean viejos, porque a medida que pasen los años, adquieran experiencia, o tengan hijos, le irán encontrando nuevo y más significado a estas palabras que escribí con amor de padre.

Las agendas de los narcos

Uno de los narcotraficantes detenidos, al llegar ayer a Buenos Aires. Los trajeron de Córdoba en uno de los aviones presidenciales, junto al enorme cargamento de cocaína secuestrada. En ese viaje también fueron traídas las agendas que se secuestraron, en donde hay más de 200 nombres y direcciones de la red mundial de distribución.

(INFORMACION EN LAS PAGINAS CUARENTA A CUARENTA Y DOS)



CLARIN
9 MAR 1995

Memoria de los caídos en Malvinas

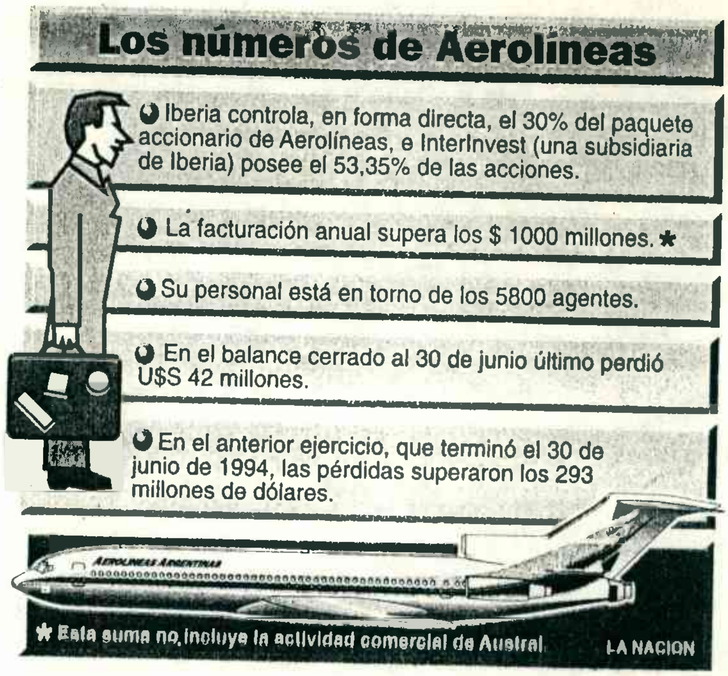


Hugo Angel Palaver

Grado: **Capitán**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **18/1/47**
Lugar de nacimiento: **Deán Funes, Cba.**
Fecha de fallecimiento: **25/5/82**
Lugar de fallecimiento: **Norte Est. San Carlos**
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado - 1 hijo

LA NACION 28OCT95



Llegan capitales norteamericanos para Aerolíneas

El 30 de noviembre próximo se definiría un acuerdo entre Iberia y un grupo de bancos norteamericanos de primera línea, que concretaría en Aerolíneas Argentinas un aporte de capitales cercano a los 400 millones de dólares.

Trascendió que se proyecta transferir por esta operación las dos terceras partes de las acciones de Aerolíneas que se encuentran actualmente bajo control de InterInvest (una compañía propiedad de Iberia), más otro 10 % que figura directamente en manos de Iberia.

En el pliego original de la privatización de Aerolíneas Argentinas, la participación de Iberia se fijó en torno del 30 % del paquete accionario. Tras el acuerdo que ahora se negocia, Iberia vería restringida su participación al 20 % del paquete accionario. Con todo, retendría su manejo operativo.

Como parte de la operación, Austral quedaría desvinculada del holding que integra junto con Aerolíneas, ya que figuraría como vendida a InterInvest.

Pese a la discreción con que se manejan las gestiones trascendieron los nombres de los bancos de inversión Merryll Lynch y Banker Trust entre los que se aprestan a liderar el aporte financiero.

Ernesto De Paola

Economía & Negocios, página 6

Memoria de los caídos en Malvinas



Jorge Osvaldo García

Grado: **Capitán**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4C *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **2/3/49**
Lugar de nacimiento: **Gogoy Cruz, Mendoza**
Fecha de fallecimiento: **25/5/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Rincón del Pienso, Gran Malvina**~~ Isla Golding. G. MLN

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 1. hija

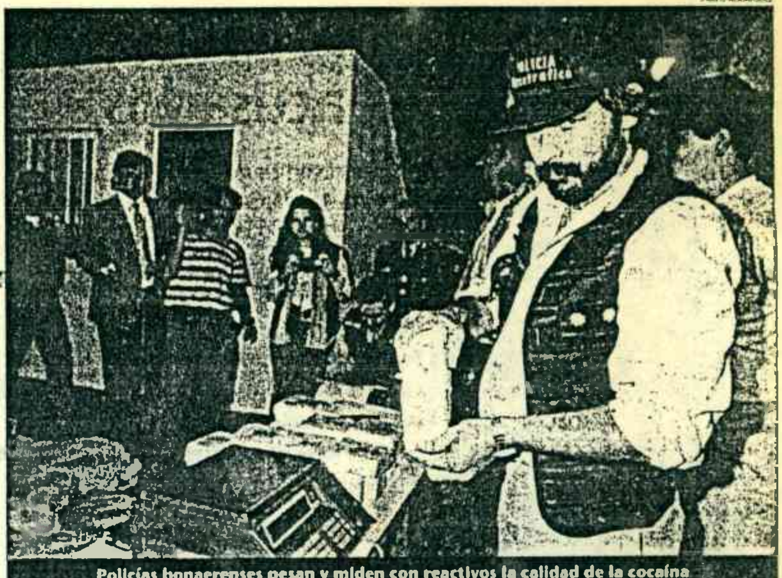
Cementerio Argentino Darwin - Is. Malvinas

LA PRENSA - 9 MAR 1995

Verifican la pureza de la cocaína

Efectivos de la División Narcotráfico Norte constataban al cierre de esta edición, bolsa por bolsa, la cantidad y calidad de la droga que, en principio, afirman que supera la tonelada

La ceremonia del pesaje



Policías bonaerenses pesan y miden con reactivos la calidad de la cocaína secuestrada que, ya se sabe, es de máxima pureza

Los tres jóvenes miraban, atónitos, la alfombra de bolsas blancas que tenían frente a ellos, en el patio central de la División Narcotráfico Norte de la Policía Bonaerense. *"Eso que está allí –dijo un policía señalando los paquetes de cocaína– representa más de lo que todos nosotros podemos ganar en toda la vida"*, y amplió su gesto a todos sus colegas, que eran muchos. Los tres muchachos habían sido convocados minutos antes para oficiar de testigos durante el pesaje y comprobación de la calidad de los estupefacientes secuestrados en Catamarca. No sabían aún que les esperaba una larga noche.

Directamente desde Aeroparque llegaron las cincuenta bolsas de polipropileno que contenían cada una, en promedio, una veintena de ladrillos de cocaína, al cien por ciento; cada uno de ellos pesarían 1,2 kilogramos. Pero aun conociendo el peso exacto del cargamento, demandará varias semanas conocer el valor final de la operación.

Los oficiales de narcotráfico explicaron que la primera aproximación al monto definitivo de la operación se develará cuando se establezca el destino final que le asignaron los jerarcas del cartel de Cali. ¿Por qué? Porque la cocaína se cotiza a diferentes precios según el lugar del mundo que tuviese como destino. Por ejemplo, un kilogramo en Bolivia cuesta entre 800 y 1.000 dólares, pero la cifra se eleva a cinco o siete mil en Buenos Aires. Ese mismo kilo vale unos 20 o 25 mil dólares en Nueva York o Los Angeles y llega a costar más de 40 mil en París o Frankfurt.

Para los policías que trabajaron durante 25 meses a las órdenes del comisario Mario Naldi la cifra se acerca más a los precios finales de Nueva York o París. *"Acá no hay verso, esta droga es del ciento por ciento de pureza, y eso se nota en la consistencia de los ladrillos: son más duros que una piedra. A medida que los van estirando, van perdiendo consistencia"*, explicó un antinarcóticos bonaerense.

Los que pudieron comprobar la consistencia de la droga fueron los oficiales que tuvieron a su cargo el pesaje y control de calidad. Cada uno de los ladrillos era abierto y sometido a los reactivos químicos, luego pesado y posteriormente lacrado para ser conducido más tarde a las bóvedas del Banco Central. Su destino final será, una vez concluido el proceso judicial, los hornos crematorios de algún cementerio público. Aunque por lo lento del procedimiento no se conocía a última hora de anoche el peso exacto de la cocaína, varios policías consultados por La Prensa estimaban que se trataría de entre 1.200 y 1.300 kilos. *"Hay 50 bolsas con un promedio de 20 ladrillos cada una, que pesan teóricamente cerca de 1,2 kilos cada uno. Pero ésta es una estimación de trazo grueso, porque una diferencia de aunque sea 10 kilos es mucha plata"*, explicaban.

▸ Primera mano

La euforia que reinaba en la División Narcotráfico Norte era evidente. Los policías, sólo identificables por sus chalecos antibala impresos, bromeaban entre sí todo el tiempo, pero se ponían serios y corrían ante un gesto del comisario Naldi. Su alegría se originaba no sólo en el decomiso de tamaño cargamento de cocaína, sino también en la certeza de haber impedido que el cartel de Cali sentara, al menos por un tiempo, sus reales en la Argentina. Ellos tienen la seguridad de que el operativo Café blanco abortó una ruta de tránsito que, de haber llegado a desarrollarse, permitiría el tráfico de unos 20 mil kilos anuales hacia Europa y los Estados Unidos.

La importancia de la ruta truncada quedaba de manifiesto en un rumor que recorrió la tarde: los pilotos que trajeron la cocaína desde Colombia habrían cobrado 700 mil dólares por su trabajo. Justamente la captura de los navegantes y el secuestro del avión representaron un hecho poco usual. *"Hasta la lluvia nos ayudó en esta operación, porque siempre los pilotos dejan la carga y se van rápidamente. Pero aquí la nave se les atascó por el barro y tuvieron que quedarse"*, dijo una mujer policía que participó de la investigación ●



Esta es una de las mujeres -oficial inspector de uniforme- de las que se valió la policía para atrapar a los narcotraficantes colombianos

Cuatro meses en el monte



Desde esa extraña llamada anónima que recibió en 1993 el comisario Mario Naldi, hasta el lunes, cuando medio centenar de efectivos de las policías bonaerense, catamarqueña y cordobesa junto a personal de la SIDE y de la DEA atraparon al jefe del cartel de Cali en la Argentina y nueve de sus secuaces, un grupo de agentes estuvo pendiente de un modo casi obsesivo de la operación Café blanco. Muchos de ellos pasaron los últimos cuatro meses en las sierras de Córdoba o en los montes catamarqueños, a la espera del Día D, camuflados de turistas o de peones rurales. Y algunos aceptaron contar a La Prensa cómo fueron esos 120 días de un verano interminable.

"Alquilamos una casita por toda la temporada en La Pampa –dijo uno de los oficiales que, como los demás, optaron por esconder su identidad– y nos pasamos días enteros haciendo vigilancia de la vivienda que tenían los narcos". Ese pueblito, a dos kilómetros de Ascochinga, es una zona residencial con viviendas diseminadas a lo largo de las montañas. La casa de los policías estaba a cien metros de distancia, pero elevada unos 20 metros sobre el nivel "de la del enemigo". De manera que los largavistas y los equipos de rayos infrarrojos podían desplegarse sin problemas para un control preciso de los movimientos de la banda.

"Alguna vez nos cruzamos con ellos, pero en este juego todos se hacen los giles y no pasó nada", deslizó otro sabueso. El hombre, retacón y tostado por el sol serrano, recordó, sonriendo, que como tenían estudiados todos los detalles, "salíamos a hacer las compras al mercado al mediodía. Ellos iban cuando anochecía. Cuestión de seguridad, ¿viste?". Los vecinos o turistas verdaderos ni siquiera llegaron a sospechar el ajedrez que se desarrollaba en sus propias narices.

Pero tampoco lo descubrieron los colombianos. "Uno se puso a chamuyar a una de las nuestras en Jesús María. El tipo se ve que se rajó antes, porque no está entre los detenidos, porque si se entera se va a querer morir", añadió, entre carcajadas, otro policía, algo más alto y de bigotes. Con los pesquisas había un puñado de mujeres que también participaron de la investigación. Según parece, el narco juraba que tenía plantaciones de café en Colombia y venía al Festival de la Doma que anualmente se lleva a cabo en esa ciudad cordobesa.

"Pero en el monte fue otro cantar", interrumpió un tercer policía, celoso tal vez por las anécdotas de sus colegas. "Estuvimos viviendo en carpas cuatro meses. Esta gente había minado los campos con pozos cubiertos de follaje, alacranes, clavos, palos de punta y latitas. Hasta que un día se avivaron y tuvimos que levantar el campamento. Fue la semana pasada. Yo creo que esto aceleró la cosa, porque pensaron que estaba todo 'limpio'". En Palo Blanco, Catamarca, aterrizó el Pipper Cheyenne, tan cargado de cocaína que se enterró en el barro ●

Memoria de los caídos en Malvinas



Fernando Juan Casado

Grado: **Capitán**
Especialidad: **Navegador Militar**
Unidad de origen: **E.A.M.**
Unidad de combate: **Canberra MK-62**
Fecha de nacimiento: **07/09/45**
Lugar de nacimiento: **Capital Federal**
Fecha de fallecimiento: **13/06/82**
Lugar de fallecimiento: **Puerto Enriqueta (I.Soledad)** MAR CERCANIAS DE ~~[illegible]~~

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado - 3 hijos - 3° mayo 23 dic 82
Ultima vuelta Jetral Aeronáutica

sonales, que las distintas dotaciones habían perfeccionado a través del tiempo y que, para entonces, bajo el control de Miguel Olaechea, había alcanzado su máximo nivel de eficiencia. Esto consistía en tomar pedidos en Puerto Stanley para los argentinos en el continente y, a su vez, intercambiarlos por mercaderías y servicios a obtener en Comodoro Rivadavia, para los malvinenses.
En cada avión llegaban, sin cargo alguno, los pedidos que hacían los habitantes, tales como pan francés, frutas, verduras, sandwiches de miga, etc.; así también, objetos reparados de toda clase, como zapatos, relojes, aparatos musicales, artefactos eléctricos, etc.
La gestión había sido asumida en Comodoro Rivadavia por el chofer del taxi que, habitualmente, trasladaba a las tripulaciones de LADE, Héctor García. Él desempeñó esta tarea en forma casi anónima, voluntaria y gratuita durante años, y con sus buenos oficios contribuyó de manera significativa con la gestión de todos los representantes.
Cabe destacar que en este campo ni la FIC ni el UKFIC intentaron poner trabas, debido, quizás, a que sus miembros también eran frecuentes usuarios de este servicio de buena voluntad. Sólo por el ingreso de papas elevaban sus quejas al gobierno, aduciendo razones fitosanitarias, pero el real propósito que los movilizaba era evitar que los malvinenses abandonasen la tradición de cultivar cada uno su propia huerta, baluarte del autoabastecimiento.

Gas del Estado: Concretó en este período importantes obras de ampliación de su planta de almacenaje de garrafas y cilindros de gas licuado, con el fin de satisfacer la demanda que crecía día a día.
En efecto, el consumo de gas se había generalizado en la población, no sólo por las intrínsecas ventajas de este combustible sino también por el bajo precio con que se comercializaba en Puerto Stanley. Los malvinenses parecían decididos a abandonar la secular y dura práctica de la extracción y utilización de la turba
Los ingenieros de Gas del Estado eran, por entonces, los responsables de las acciones en Malvinas; llevaron a cabo una eficaz tarea de divulgación de las ventajas del gas, mediante exposiciones y demostraciones, generando confianza sobre la continuidad y oportuno abastecimiento.
Se sabe que, después de finalizado el conflicto y una vez agotada la existencia del depósito argentino, los malvinenses debieron volver a la turba por un largo tiempo, ya que la provisión desde Gran Bretaña elevaba su costo a valores imposibles de afrontar. Hoy se abastecen desde Chile.
La FIC no se oponía al aprovisionamiento de gas de la Argentina, pero si sacaban buen rédito de ello. Como dueños exclusivos del muelle, cobraban un altísimo precio por la carga y descarga, transporte y manipuleo del gas. Al final, Gas del Estado terminaba pagando a la FIC por el servicio de muelle más que lo que recaudaba por la venta del gas a la población.
Como contramedida se propuso que se ajustara el valor de venta, cargándole los costos impuestos por la FIC; de esa forma, el precio del cilindro de cuarenta y cinco kilogramos pasó de siete a catorce libras. Aunque, en términos porcentuales, eso significó un aumento del 100 %, el nuevo precio fue aceptado por la población como razonable, gracias a que se explicó que obedecía a los altos costos de la FIC.
También se prometió que si la compañía bajaba sus tarifas de muelle, en la misma medida se rebajaría el precio del gas. Esto no ocurrió nunca, porque la FIC prefirió cargar con el costo político del aumento y hacer su buen negocio.
Gas del Estado no tenía personal propio destinado en Malvinas. La venta y distribución de los envases de gas fueron confiadas a Richard Anderson; sin embargo los ingenieros de Gas del Estado viajaban a Puerto Stanley con frecuencia. El 2 de abril los sorprendió en las islas, y

Memoria de los caídos en Malvinas



Rubén Héctor Martel

Grado: **Capitán**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **I Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Hercules C-130**
Fecha de nacimiento: **12/04/47**
Lugar de nacimiento: **Reconquista (Sta. Fe)**
Fecha de fallecimiento: **01/06/82** Atlántico Sur - Norte Is. Malvinas
Lugar de fallecimiento: [redacted] ~~Norte Estrecho de San Carlos~~
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

CASADO — 3 hijos

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087704

SHEET 1

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

AIRFREIGHT

YOUR ORDERNUMBER: 27MP030P

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
6	11	C0018	DISC		1	EA	2.810 00	2.810 00
							TOTAL IN DFLS	2.810 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW-FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPP[...]S HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETH[...]NDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THA[T] THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SU[...]ES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF FOKKER - VFW B.V.

FORM. 820-I -06-76

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

Memoria de los caídos en Malvinas



Gustavo Argentino García Cuerva

Grado: **Capitán**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **VIII Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Mirage M-III**
Fecha de nacimiento: **28/02/46**
Lugar de nacimiento: **Dolores (Bs. As.)**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Pto. Argentino (I. Soledad)**
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

casado 3 hijos

estaba arreglado; no obstante les requerí la designación nominal del personal superior para integrar el comando a mi cargo, seleccionando entre aquéllos que ya conocía por haber intervenido en otros operativos, o que reunían sólidos conocimientos específicos en distintas especialidades (inteligencia, comunicaciones, logística, etcétera) debiendo dicho personal presentarse al suscrito en Comodoro Rivadavia el día domingo 28 a más tardar para planificar y preparar todo lo atinente a la operación en marcha.
De esa reunión surgió la siguiente organización tentativa, que luego se mantuvo con un brillante desempeño durante el conflicto.

ESTADO MAYOR

A1- Personal: vicecomodoro García de Diego
Auxiliar: mayor Fernández Jorge

A2- Inteligencia: comodoro Mendiberrri
Auxiliar: a designar por Jefatura II

A3- Operaciones: vicecomodoro Alegría
Auxiliar: vicecomodoro Gilobert
mayor Oliva Gilberto

A4- Material: vicecomodoro Giannattasio
Auxiliar: mayor Maiorano Raúl

A5- Comunicaciones: mayor Gonzalez Iturbe
Auxiliar: mayor Módica

CENTRO DE INFORMACIÓN Y CONTROL

Jefe: vicecomodoro Aranda
Auxiliar: mayor Kajihara
mayor Catalá
mayor Pergolini

BASE AÉREA MILITAR MALVINAS

(a crearse de acuerdo a las circunstancias)

Jefe: comodoro Destri
Reemplazante: vicecomodoro Gamen

Jefe Operaciones: vicecomodoro Zeoli
Auxiliar: mayor Iannariello

Escuadrón Aéreo: mayor Navarro (Pucará)
mayor Posse (Helicópteros)

Memoria de los caídos en Malvinas



Carlos Eduardo Krause

Grado: **Capitán**

Especialidad: **Aviador**

Unidad de origen: **I Brigada Aérea**

Unidad de combate: **Hercules C-130**

Fecha de nacimiento: **04/04/48**

Lugar de nacimiento: **Oberá (Misiones)** Atlántico Sur N. de Malvinas

Fecha de fallecimiento: **01/06/82**

Lugar de fallecimiento: [redacted] ~~Norte Estrecho de San Carlos~~

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate

La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 4 hijos

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

ISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 0

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087703

SHEET 1

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. PR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP026C

SCHIPHOL-OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	00A	RK23452-1A	PIPE		1	EA	280 00	280 00
3	71	508-1-03987 REPLACES 2-CZ-84873	SOCKET		3	EA	27 00	81 00
							TOTAL IN DFLS	361 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERLANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF FOKKER - VFW B.V.

Memoria de los caídos en Malvinas



Marcelo Pedro Lotufo

Grado: **Capitán**

Especialidad: ~~**Navegador Militar**~~ Vale – Fotografía Aérea

Unidad de origen: **II Brigada Aérea**

Unidad de combate: **LearJet LR-35**

Fecha de nacimiento: **07/09/48**

Lugar de nacimiento: **Salta**

Fecha de fallecimiento: **07/06/82**

Lugar de fallecimiento: ~~**Gran Malvina**~~ Isla de Borbón

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado – 1 hijo

CLARIN 15 FEB 1994

POR LA COMPRA DE LOS 36 AVIONES SKYHAWK A ESTADOS UNIDOS

Roces entre Defensa y la Fuerza Aérea

La compra de los treinta y seis aviones Skyhawk desató un tironeo entre la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa, que amenaza con archivar la operación que significó el fin del embargo de armas a la Argentina impuesto por los Estados Unidos.

Las diferencias entre la Fuerza Aérea y el Ministerio que encabeza Oscar Camilión tienen su origen en la decisión del Ministerio de otorgarle a la empresa Lockheed, la tarea de reparar y equipar electrónicamente los aparatos (la mitad de ellos, en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba), dando por tierra con los precontratos ya celebrados para ese fin con la armada de los Estados Unidos y la Smiths Industries, y por los que ya se pagaron 3,3 millones de dólares.

El titular de la Fuerza Aérea, brigadier Juan Paulik, analiza ahora la posibilidad de no realizar la compra si Lockheed demora más de veintitrés meses en entregar los aparatos, y si no lo hace con el mismo equipamiento electrónico y de radares autorizados por el gobierno de los Estados Unidos.

Si bien la decisión del Ministerio todavía no se oficializó, ayer, el secretario de Asuntos Militares, Jorge Baeza, tomó una medida que la hizo evidente: prohibió el viaje a los Estados Unidos del brigadier Rubén Zini sin consultarlo con Paulik. La presencia de Zini en los Estados Unidos estaba prevista por los precontratos firmados con los dos vendedores.

La puja entre Fuerza Aérea y Defensa tiene como base la compra de los treinta y seis aviones de combate Skyhawks cuyo equipamiento con radares de última tecnología estuvo trabado por las presiones que Gran Bretaña ejerció sobre los Estados Unidos para evitar el reequipamiento militar argentino.

La decisión de la marina norteamericana de vender los aparatos con los radares que la Argentina pretendía fue vivida como un triunfo por el Gobierno, que, tras varios meses de arduas negociaciones, vio con satisfacción cómo quedaban sin efecto las presiones británicas: "Se terminó el embargo de armas", declaró, eufórico, el ministro Camilión el 1° de febrero.

La eventual decisión de la Fuerza Aérea de no adquirir ahora los Skyhawk, no solo echaría por tierra una operación de trabajoso hilván militar-comercial y diplomático, sino que anularía el triunfo político alcanzado por la decisión norteamericana de vender los Skyhawk con equipamiento de alta tecnología.

La historia de esta diferencia comenzó en setiembre pasado, cuando la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa decidieron otorgarle a la US Navy (la marina de los Estados Unidos, que vende los aviones) y a Smiths Industries, la tarea de repararlos y equiparlos con moderno equipamiento electrónico, por un costo global de 250 millones de dólares, que se dividen, casi, en partes iguales. De ese modo, Lockheed y McDonell Douglas quedaron fuera del negocio.

No obstante, a mediados de enero, Lockheed volvió a la carga con una atractiva propuesta: comprar la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba y transformarla en un centro de reparaciones para Sudamérica. Pero, a cambio, exige el contrato para la puesta a punto de los aviones, con la promesa de realizar la mitad del trabajo en la planta de Córdoba.

La iniciativa dividió las aguas entre el Ministerio de Defensa y la Fuerza Aérea. Mientras que los hombres del ministro Oscar Camilión impulsan la propuesta de Lockheed, ilusionados con la reactivación de la Fábrica Militar de Aviones, la Fuerza Aérea la rechazó categóricamente.

En un informe que Paulik entregó al Ministerio, la oferta es descalificada con varios argumentos. Entre ellos figuran:

- La reparación y equipamiento de los aviones en Córdoba demorará la entrega de los aparatos dos años más de lo previsto.
- La confiabilidad de los materiales trabajados en la fábrica de Córdoba será muy inferior
- La planta de Córdoba carece de pista de aterrizaje capaz de recibir los Skyhawk. Es necesario construir una.

La Fuerza Aérea se preocupa, además, por el futuro de sus relaciones con la Navy: dar marcha atrás en lo ya acordado les restaría credibilidad, segú sostiene el informe del brigadier Paulik.

Omar Báez

LA RAZON 6ta 14 FEB 1994

"A dedo por única vez"

El ambiente es confortable, está presidido por un espejo amplio que ocupa parte de una de las paredes. El balcón deja penetrar la luz natural e identifica las cosas en tonos suaves. Miguel Angel Toma viste de sport y no abandona su estilo de procurar encerrar en las precisiones, que busca con placer, los marcos estrictos en los que desea encuadrar sus respuestas. A veces le resta atractivo, pero es un político.

CUANDO a Miguel Angel Toma se le pregunta si acaso el "dedo" que elige los candidatos a las constituyentes no es compatible con la transparencia propia de una democracia que pretende crecer, responde de inmediato, meditando siempre sus palabras sobre la marcha. Acerca de Fontán Balestra, titular de Telefé, la inquietud era obvia. ¿Su rol de candidato no guarda relación con su poder en los medios de comunicación?

"Esta decisión se tomó por única vez y no conforma antecedente —dice, remarcando la frase—. Se levantaron las trabas para esta única ocasión. Si mañana Fontán Balestra, por ejemplo, se afilia al partido, tendrá que esperar dos años, como lo establece el estatuto, para ser candidato. Su participación ha generado críticas y hasta algunas internas en los medios de comunicación. Desconozco si hay relación entre su candidatura y Bernardo Neustadt, porque desconozco la intimidad de la relación del presidente con él y, si esto va a influir en la cobertura de nuestra campaña en la prensa, me parece positivo. Somos pobres. No contamos con medios para asegurar una buena campaña de difusión para el 10 de abril, de manera que todo aquello que sume será bienvenido".

El tema de los presuntos fusilamientos de soldados argentinos en la guerra de Malvinas motivó una de las consultas al diputado, integrante de la Comisión de Defensa de la Cámara. "Esta cuestión debe ser tratada con prudencia, pues afecta sentimientos. Hay que poner luz antes de decir algo definitivo. Por una parte, hay que esperar el informe final de la Scotland Yard, luego, el de la Comisión Argentina de Defensa, que se remitió a los auditores de las Fuerzas Armadas —el auditor general de las Fuerzas Armadas es el brigadier Eduardo Miari— para determinar el curso a seguir. Conozco esos documentos y entiendo que los testimonios de los mismos, para tener consistencia definitiva, deben ser corroborados o rechazados con pruebas objetivas. Se han dicho estos días muchas cosas que carecen de veracidad. Por ejemplo, se ha escrito que fueron usadas bombas oruga que, según esas fuentes, estarían prohibidas por la Convención de Ginebra. Si se lee lo estipulado por la misma, no hay mención de tales bombas".

Respecto a la reciente gira del futuro ministro de Defensa de Chile, Edmundo Pérez Yoma, a Inglaterra y la posible influencia de las conversaciones que mantuvo con autoridades militares, Toma señaló: "Las relaciones entre Argentina y Chile son las mejores en toda su historia, de manera que el vínculo entre ese país y Gran Bretaña está dentro de lo previsible".

Toma parte de considerar que el país reemplazó un modelo que consistía en administrar la crisis, y ubica al radicalismo como ejemplo en ese sentido, para proyectar uno nuevo de producción y estabilidad. En ese contexto, finalmente, procura ubicar sus conceptos. "Deseo una nación grande y un pueblo feliz, como anhelaba Evita", dice.

A. C. T.



Mario Hipólito González

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Navegador Militar**
Unidad de origen: **II Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Canberra MK-62**
Fecha de nacimiento: **[redacted]** 6-oct-47
Lugar de nacimiento: ~~**A. María (Córdoba)**~~ → Adelia
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Atlántico (50 NM N. I. Soledad)**

Condecoraciones Recibidas: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

22 FEB 1994

CLARIN

MAFIA DE LOS TAXIS

Ahora hay control en Aeroparque

Después de la denuncia de *Clarín*, la Policía Aeronáutica inició ayer un control que antes no realizaba

(INFORMACION EN LAS PAGINAS TREINTA Y DOS Y TREINTA Y TRES)

Las penurias de un novato

Un taxista —que pidió no identificarse— con apenas ocho meses de experiencia en el ramo contó las peripecias por las que atravesó cuando salió por primera vez a trabajar.

Desconociendo los códigos de la mafia, un día de julio pasado se instaló en la cola de taxis en el Aeroparque Jorge Newbery. No tardó en acercarse alguien que de manera elocuente le hizo saber que esa parada tenía dueño. "El tipo me dijo que debía irme de allí. Yo, iluso, le pregunté si era funcionario municipal y si para trabajar precisaba un permiso especial."

El hombre meneó la cabeza en gesto negativo y el taxista novato entonces le pidió que se identificara. "Ahí no más me mostró un revólver. **Me dijo que recogiera un pasajero y no volviera nunca más.**"

Le hizo caso. En la Terminal de Omnibus de Retiro volvió a repetirse la misma situación "aunque ahora se puede laburar bárbaro porque ordenaron la cosa", aclaró.

En poco tiempo aprendió que **pulmones** son los taxistas que su hacen trabajo honestamente; los **piruchero**s son aquellos que trabajan en las paradas, se bajan en las estaciones o lugares de mucha concentración a buscar pasajeros desprevenidos para cobrarles más caro o estafan con el piripipí (disparador de fichas); que en casi todas las paradas importantes hay un **delegado**, dueño de la parada al que hay que pagarle por semana o también puede llevarse una tajada de cada viaje que se levante allí; y que el **zapatilla** es el delincuente contratado que aprieta a los pulmones que se meten en el negocio de los piruchos.

Moretones en el brazo y en el alma

El jueves, **Marta Dabat** (37) arribó a Aeroparque en un vuelo proveniente de Punta del Este. Llegar hasta su casa le costó sufrir un robo de 300 dólares, un pie herido, varios moretones en los brazos y **un largo interrogatorio con personal de la Policía Aeronáutica que le devolvió el dinero robado pero no le tomó la denuncia.**

No bien llegó, varios hombres se le acercaron ofreciéndole taxis y remises. En medio de las ofertas, alguien alzó su voz por sobre las demás. "¿Dónde va, señora?", le preguntó el remisero. "Hasta Belgrano R son 21 pesos", le dijo, después de escuchar el destino.

A la mujer le pareció un poco caro, pero como estaba cansada y eran las diez de la noche aceptó. "A esta hora no tengo ganas de andar buscando precios", pensó resignada. Mientras sacaba su billetera para pagarle [illegible] que le pidió el dinero por anticipado, el chofer que la llevaría simuló agarrarse el dedo contra una de las puertas del auto. Marta se acercó al conductor para ayudarlo, con la billetera abierta sobre la falda, mientras el "cobrador" le robaba 300 dólares, que ella no notaría hasta unos minutos después, cuando ya en viaje revisó la billetera.

♦ **Pedido**

Indignada, le pidió al chofer que volviese inmediatamente a Aeroparque. Allí la mujer comenzó a bajar y el remisero arrancó el coche provocando que Marta se cayera en el asfalto golpeándose los brazos y lastimándose un talón. Con la planta del pie en carne viva, identificó al que le había cobrado los 21 pesos —y robado los 300 dólares— y comenzó a gritar, en medio de una crisis de nervios. La Policía Aeronáutica se acercó inmediatamente y la hizo pasar a una oficina donde le hicieron repetir la historia varias veces. "Quédese tranquila —le dijeron— el hombre que le robó ya está preso".

Sin embargo, Marta aseguraba a los policías que "no pienso moverme de acá hasta que esto no se aclare totalmente". Ante la insistencia de la pasajera, **uno de los policías apareció con el dinero robado**. "Tome señora, ¿ahora está más tranquila?", le dijeron.

Después la acompañaron hacia la fila de taxis y se la recomendaron especialmente al conductor. Cuando, finalmente, Marta llegó a su casa, se dio cuenta de un "pequeño" detalle: **nadie le había tomado una denuncia formal.** Aunque contó los hechos varias veces, ninguno de los policías aeronaúticos que la escucharon tomó nota de sus dichos ni tampoco le hicieron firmar ninguna declaración. Sin darse cuenta, había sido otra víctima de la mafia de Aeroparque. [illegible]



A Marta Dabat le robaron 300 dólares en el hall de arribos. Como hizo un escándalo la Policía Aeronáutica le devolvió el dinero, pero no le tomó la denuncia.

Página 1 de 1

Memoria de los caídos en Malvinas



Manuel Oscar Bustos

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **13/03/52**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **12/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Atlántico** Sur al Este de la Isla Soledad
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Mérito en Combate

Casado 3 hijos. 3° hijo nació 25-DIC-82

JEFATURA - II

Comunicación Social

INFORMACION PERIODISTICA

Memoria de los caídos en Malvinas



Luis Darío José Castagnari

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **G.O.E.**
Unidad de origen: **VII Brigada Aérea**
Unidad de combate: **G.O.E.**
Fecha de nacimiento: [redacted] 24/03/49
Lugar de nacimiento: **Gral Cabrera (Córdoba)**
Fecha de fallecimiento: **29/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Isla Soledad**~~ Base Aérea Militar Malvinas
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 4 hijos

Cementerio Arg. de Darwin Islas Malvinas

TRAS LA DENUNCIA DE CLARIN, AYER NO HUBO TRABAS PARA QUE TODOS LOS CHOFERES LEVANTARAN PASAJEROS

Ahora hay Policía Aeronáutica contra la mafia de los taxis en Aeroparque

Mientras hombres de la Policía Aeronáutica recorrían ayer el hall de arribos del Aeroparque para evitar que "se arreglen" viajes fuera de la parada, volvieron a la dársena de los taxis los choferes que se habían alejado del lugar por miedo a la mafia. El mayor control también se notó en la confección de un registro de patentes y licencias de los taxis que partían con pasajeros. También se conocieron nuevas denuncias. A un arquitecto lo asaltaron dos hombres que estaban de acuerdo con el taxista que lo llevaba. A una mujer, que le habían robado 300 dólares, la Policía Aeronáutica le devolvió el dinero, pero no le tomó una denuncia formal.

Como primer efecto de la investigación sobre la mafia de los taxis publicada por **Clarín** el domingo, la Policía Aeronáutica Nacional (PAN) aumentó ayer en el Aeroparque Jorge Newbery el número de agentes para controlar el movimiento de taxis y comenzó un registro para identificar los vehículos que llegaban a "levantar viajes".

Además, numerosos taxistas reconocieron ayer en Aeroparque que, debido al mayor control de la PAN, **"la mafia se borró, por altura, de la zona y por eso nos animamos a venir a buscar pasajeros"**.

Los agentes de la PAN anotaban ayer en una planilla **el número de licencia y patente** de los taxis que tomaban los pasajeros a la salida de la sala de arribos de Aerolíneas Argentinas y de Austral.

Cuando se trató de obtener mayores detalles acerca de los nuevos procedimientos adoptados por la Policía Aeronáutica en Aeroparque, el jefe de operaciones de la PAN, mayor **Miguel Gómez**, dijo que "toda la información se canalizaría a través de la oficina de prensa de la Fuerza Aérea".

En el departamento de prensa dijeron que "no había un comunicado oficial al respecto", pero que "controles en Aeroparque hubo siempre. Algunas cosas las podemos supervisar y otras se nos escapan".

No obstante, uno de los agentes de la Policía Aeronáutica confirmó a **Clarín** que se estaba "confeccionando una especie de censo o registro de los taxis que entraban en Aeroparque".

Además del mayor control sobre la dársena donde está la parada de taxis, cuatro agentes de la PAN recorrían permanentemente el hall de arribos para evitar que "pirucheros" consiguieran clientes dentro del Aeroparque (véase aparte).

La investigación de **Clarín** provocó también que varias víctimas de la mafia de Aeroparque llamaran al diario para contar cómo habían sido asaltadas. Dos de estas denuncias se publican aparte (véanse recuadros).

Una larga fila de pasajeros esperaban que los taxis, ayer más vigilados que nunca, los llevaran hacia su destino sin cobrarles cifras exorbitantes y sin sobresaltos.

"Parece que hoy la cosa está más tranquila y ordenada", dijo a **Clarín** un hombre de guardapolvo marrón que trabaja abriendo la puerta de los taxis en Aeroparque. "Hay más policías que lo normal", comentó.

Un taxista —que pidió no ser identificado— reconoció que "nunca vengo a recoger pasajeros. Pero fuimos varios los que hoy nos animamos a venir a Aeroparque porque sabíamos que con la denuncia de **Clarín** la mafia se iba a borrar. Al menos por un tiempo".

Otro taxista, quien también por temor pidió no ser identificado, dijo que **"para trabajar en Aeroparque tenés que pagarle 50 pesos por semana a la mafia. Si no pagás te revientan"**.

♦ La Municipalidad

Sobre la mafia de los taxis en Aeroparque, tanto el presidente de la Sociedad de Propietarios de Automóviles con Taxímetro, **Humberto Moretti**, como el secretario de la Asociación de Taxistas, **Osvaldo Mellone**, coincidieron en afirmar que **"la responsabilidad es de la Municipalidad de Buenos Aires** que colocó una cabina para los inspectores, pero que en vez de controlar la cola de taxis hacen la vista gorda".

"Los inspectores se tiran encima de los taxis que llegan a Aeroparque con pasajeros, pero nadie controla la mafia que trabaja en la cola. Eso es responsabilidad de la Municipalidad. Así que el subsecretario de Transporte y Tránsito, **Ernesto Tenenbaum**, no puede hacerse el desentendido", aseguraron los dirigentes.

Carlos Rivero



Paisaje diferente en Aeroparque. Ayer se notó la presencia de la Policía Aeronáutica en la dársena de taxis. Pedían licencias y controlaban patentes en una especie de censo para evitar que vuelva la mafia de los taxis.

Un asalto preparado



Al arquitecto Guillermo Wolff le robaron 1.500 dólares en un asalto que estaba preparado entre un chofer y dos ladrones.

El arquitecto **Guillermo Wolff** (50) aseguró a **Clarín** haber sido víctima de la mafia de los taxistas. El 18 de enero, dos hombres interceptaron el taxi en el que viajaba, lo amenazaron con un arma de fuego y se fueron con el chofer del auto después de **robarle 1.500 dólares y dejarlo en una zona oscura detrás del hospital Pirovano.**

Ese día, Wolff llegó de Punta del Este en el vuelo 289 que arribó a Aeroparque a las diez de la noche. Se puso en la cola de los taxis y —cuando le tocó el turno— tomó el primero de la fila. "Al llegar a la esquina de Figueroa Alcorta y avenida Sarmiento, el chofer paró en un semáforo e hizo **señas de luces**", dijo Wolff.

"Allí suben al coche dos tipos. Uno se sienta adelante y el otro atrás. Me amenaza [illegible] un revólver y le indican al taxista que siga hasta una zona oscura que está detrás del hospital Pirovano. Me hacen bajar y me dan 10 pesos para que tome otro taxi. Robaron solamente el dinero —1.500 dólares— y me dejaron los documentos y el movicom, aunque le sacaron la batería para que no pudiera avisar a nadie", explicó.

Wolff comentó que "no pude ver el número de licencia ni la patente porque el coche apagó las luces y la calle era muy oscura.", y dijo que "los ladrones se fueron en el taxi, tranquilamente, con el conductor".

Cuando dos días después Wolff fue a radicar la denuncia en la comisaría 51ª de la Policía Federal, le tomaron la declaración y le aseguraron —después de revisar los registros— que ningún taxista había denunciado haber sido asaltado ese día. [illegible]

CLARIN
22 FEB 1994

Memoria de los caídos en Malvinas



José Daniel Vázquez

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4C *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **01/01/52**
Lugar de nacimiento: **Mendoza**
Fecha de fallecimiento: **30/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Atlántico** Sud Al Este de la Isla Soledad

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate

La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 3 hijos

LA NACION
22 FEB 1994

El Presidente, a España, con mucha compañía

Debut: por primera vez, el primer mandatario se va al exterior con los gobernadores Ortega y Reutemann; en la comitiva estarán también Duhalde, Moine y Franco Macri.

Con cuatro gobernadores justicialistas –Ramón Ortega, Carlos Reutemann, Eduardo Duhalde y Mario Moine– , más un nutrido grupo de empresarios que viajarán en forma privada, entre ellos Franco Macri, el presidente Carlos Menem iniciará el fin de semana próxima su postergada visita de Estado a España.

La presencia de empresarios de primer nivel en la delegación argentina está reflejada en los seminarios que van a participar en Madrid y en Barcelona.

Menem, como se recordará, debió cancelar la visita dos veces el año último: en mayo, a raíz de la muerte del padre del rey y en octubre, por la operación a la que fue sometido.

Se trata de la primera vez que el primer mandatario efectúa un viaje al exterior con Reutemann y Ortega. Ambos han sido mencionados en los últimos tiempos, en medios oficiales y políticos, como eventuales compañeros de fórmula de Menem si se presenta a la reelección en 1995.

Al parecer, no hubo ninguna razón en especial para que Ortega y Reutemann viajen a España. "Los invitó el Presidente. No hay que hacer especulación alguna", aseguran en círculos gubernamentales. Otro tanto se dijo de Moine, quien propone a Paraná como sede de la próxima convención de constituyentes.

Con políticos

En la apretada agenda de actividades del jefe del Estado figuran reuniones con líderes de partidos políticos, que se concretarán a partir del martes 1° en el Palacio de El Pardo. De esos encuentros participarán, por el lado argentino, Carlos Corach y Raúl Burzaco, además de los senadores Deolindo Bittel (PJ) y Juan R. Aguirre Lanari (Liberal de Corrientes), y los diputados justicialistas Manuel Valcárcel y Carlos Manfredotti.

Durante su gira por España, que incluye a Madrid, Santiago de Compostela y Barcelona, el jefe del Estado será condecorado por el rey Juan Carlos y la reina Sofía, se reunirá además con Felipe González, e irá a la Cámara de Diputados. En Compostela será recibido por el titular de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne.

En el avión

Viajarán en el avión del primer mandatario el canciller Guido Di Tella, el ministro Alberto Mazza, el jefe de la Fuerza Aérea, Juan Paulik; los gobernadores Reutemann, Ortega, Moine y Duhalde, con su esposa; Corach y Burzaco; el embajador en España, Guillermo Jacovella, y los secretarios de Transporte, Edmundo Soria, y de Relaciones Económicas Internacionales, Héctor Gambarotta.

Otros que subirán al Tango 01 son Alejandro Tfeli Ramón Hernández y Armando Gostanian.

Como personal de apoyo viajan tres asistentes: Luis Camilli, Javier Matheus, peluquero de Zulemita, y "Tony"Cuozzo, peluquero presidencial.

Los empresarios

El programa oficial de Menem en España prevé encuentros con "importantes empresarios". Entre otros hombres de negocios que irán en vuelo de línea pero se sumarán a la delegación oficial, están Santiago y Alejandro Soldati, Jorge Blanco Villegas, Jorge Berardi, Antonio Estrany y Gendre, Carlos Bulgheroni, Marcos Gastaldi y Federico Zorraquín.

También estarán Amalia Lacroze de Fortabat, Manuel Antelo, el ex ministro Néstor Rapanelli, Juan Carlos Masjoan, Víctor Savanti, Julio Gónez y Angel Perversi. En avión de línea viajará el jefe de la SIDE, Hugo Anzorregui.

Irán también a Madrid, Manuel Morán y Abdo Menehem, presidente y director de Aerolíneas Argentinas.

Se descuenta que ambos y Soria, mantendrán conversaciones con funcionarios de Iberia en torno de la situación de la empresa aérea.

Menem llegará en la madrugada de mañana de Ecuador y Colombia. El domingo partirá hacia España, de donde regresará el sábado siguiente y el 10 de marzo viajará a Chile para asistir a la transmisión del mando presidencial a Eduardo Frei.

Jorge Monti

Mujeres

Ocho mujeres integrarán la comitiva. María Estela Martínez de Perón (reside en Madrid, pero fue invitada por Menem a la gira), Matilde Menéndez, Amalia L. de Fortabat, Zulemita Menem, las asesoras Eva Gatica y Nora Alí, Beatriz Chiliano de López (directora de Audiencias de la Casa Rosada), más Hilda González de Duhalde, esposa del gobernador.

Memoria de los caídos en Malvinas



Daniel Fernando Manzotti

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4C *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **19/03/49**
Lugar de nacimiento: **Mendoza**
Fecha de fallecimiento: **21/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Gran Malvina**

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate.

Casado. 3 hijos

Cementerio Arg. de Darwin – Is. Malvinas

CLARIN 22 FEB 1994

EL MINISTRO DE DEFENSA HACE CONTACTOS EN EL BRASIL

Camilión dice que no hay rearme

BRASILIA (Enviado especial). — El ministro de Defensa, **Oscar Camilión**, calificó de "**delirante**" la opinión de un diario de San Pablo, según la cual la compra de 36 cazabombarderos Skyhawk por parte de la Argentina altera el **equilibrio estratégico** de la región y coloca a la fuerza aérea brasileña en inferioridad de condiciones.

Camilión dijo a **Clarín** que aunque los países vecinos no efectúen ninguna adquisición de material hasta entonces, cuando los Skyhawks se incorporen a la Fuerza Aérea de nuestro país "apenas si alcanzarán a restablecer algo semejante a un equilibrio aéreo en la región".

El funcionario —en visita de cinco días al Brasil— considera que se trata de una opinión "muy personal" del editorialista de "O Estado de Sao Paulo" que "no es compartida de ninguna manera" pues "no he recibido ninguna indicación ni directa ni indirecta de preocupación en las áreas del gobierno brasileño que he recorrido hasta ahora".

Camilión se reunió con el ministro de Ejército, general **Zenildo Gonzaga Zoroastro de Lucena**, con quien analizó la posibilidad de que oficiales brasileños se incorporen a las fuerzas de paz argentinas que actúan en Croacia, Chipre y Mozambique. Hoy, Camilión será recibido por el presidente del Brasil, **Itamar Franco**. El gobierno brasileño está preocupado porque en Paraguay se instalarán a partir de mayo unos 600 soldados norteamericanos.

En la entrevista con el ministro de Ejército, se habló también de acrecentar el intercambio entre ejército a nivel de oficiales subalternos en unidades operativas y, según el ministro Camilión, al hablar de seguridad de fronteras "nos envidian a Gendarmería y lamentan no tener un cuerpo de guardacostas como la Prefectura Naval".

En esas conversaciones quedó claro que la frontera sur no es un elemento de preocupación para los militares brasileños, que han iniciado un redespliegue de fuerzas hacia el norte y la Amazonia. Por otra parte, fue perceptible la preocupación por el narcotráfico, pero también la reticencia del Brasil a integrar esquemas transnacionales de lucha contra este flagelo.

Visitas

Es probable que Camilión, quien fue embajador en el Brasil, se entreviste hoy con el gobernador de Río de Janeiro, el centroizquierdista **Leonel Brizola**, y no se descarta que el ministro mantenga una reunión con el intendente de San Pablo, el derechista **Paulo Maluf**.

El titular de Defensa también saludará al ministro de Ciencia y Tecnología brasileño, **Israel Vargas**, quien le dará detalles sobre los avances en ese sector.

Camilión tiene previsto visitar la Empresa Brasileña de Aeronáutica (Embraer), en San Pablo, donde dialogará con el ministro de Aeronáutica, el brigadier Lelio Lobo.

La agenda de Camilión incluye entrevistas con altos funcionarios del área diplomática y de Ciencia y Tecnología. El ministro participará, también, en una reunión de trabajo que se realizará en la Cancillería brasileña (el palacio de Itamaraty).

Luis Garasino

LA NACION

Brasil no teme por los Skyhawk

Por Alfredo Vega
(Enviado especial de LA NACION)

Respuesta: el ministro de Defensa minimizó la preocupación expresada por el editorial de un diario de ese país.

BRASILIA.- El ministro de Defensa, Oscar Camilión, aseguró ayer a este enviado especial que en ninguna de las reuniones que mantuvo con autoridades de este país se le había expuesto inquietud alguna por la compra de los 36 aviones skyhawk a los Estados Unidos.

El tema cobró renovada violencia a raíz de un editorial del diario O Estado de Sao Paulo, titulado "El rearme argentino". Suscintamente dice allí que la operación Skyhawk "altera el equilibrio estratégico del Cono Sur".

Camilión había sido informado a hora temprana acerca del editorial por sus colaboradores. "Ese artículo es poco representativo de la realidad", afirmó luego de entrevistarse con tres ministros: el de Ciencia y Tecnología, José Vargas; el de Asuntos Estratégicos, almirante Mario Flores, y el de Marina, almirante Ivan da Silveira Serpa.

Con la intención de ampliar el concepto, el ministro agregó: "En el mejor de los casos, los 36 aviones podrían equiparar la relación militar aérea con los países vecinos de la Argentina".

Cuando se le preguntó a qué atribuía el comentario editorial, Camilión respondió sonriente que posiblemente serviría para darle un poco más de interés a la visita a San Pablo (adonde llegará mañana) y a la conferencia de prensa que ofrecerá a los medios de esa ciudad.

Antes de partir hacia esta ciudad (Brasilia), Camilión mantuvo una positiva entrevista con el ministro de Ejército, general Zenildo Gonzaga Zoroastro de Lucena.

Como resultado del encuentro el ministro argentino destacó lo bien recibido que fue el ofrecimiento para que oficiales brasileños se integren a las misiones de paz que cumplen tropas de nuestro país en distintas partes del mundo.

El intercambio de oficiales a nivel de regimiento. Es decir, oficiales jóvenes que vayan adquiriendo conocimiento recíproco para aplicar en el futuro.

Y algo que había adelantado LA NACION : el preaviso que cada uno de los dos países deberá hacerle al otro cuando realice ejercicios conjuntos con un tercero en zonas de frontera.

Pero sin duda son las dos reuniones de hoy las que aparecen con mayores brillos sobre el escenario de las relaciones bilaterales. Primero en Itamartí, con el canciller Celso Amorim y, luego, en el Palacio Planaltocon el presidente Itamar Franco.

RUB	CARPETA

Memoria de los caídos en Malvinas



Luciano Guadagnini

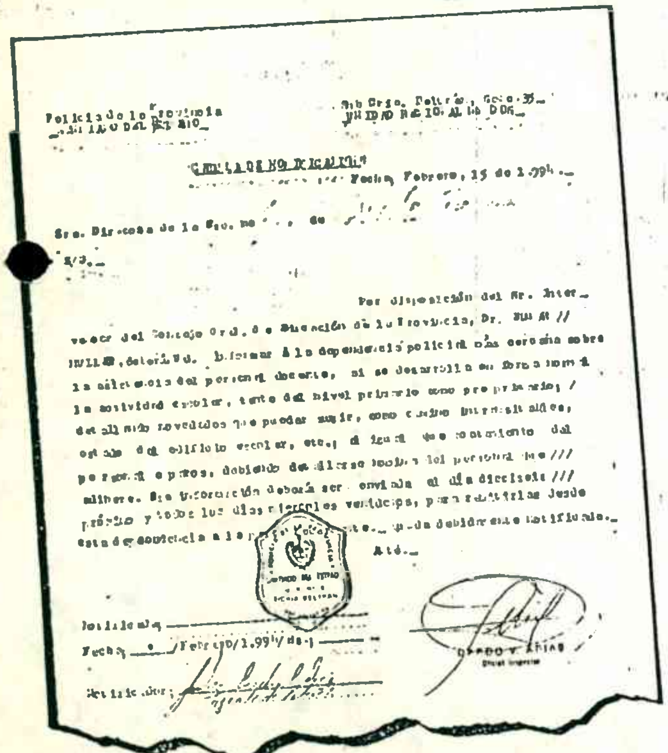
Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **10/11/52**
Lugar de nacimiento: **Bahía Blanca (Bs.As.)**
Fecha de fallecimiento: **23/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Estrecho San Carlos**
CONDECORACIÓN RECIBIDA: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado 2 hijos - 2do nació el 3 de diciembre 1982

22 FEB 1994 CLARIN

A LOS COLEGIOS PIDIENDO QUE SE IDENTIFIQUE A LOS DOCENTES QUE ADHIERAN A PAROS

Santiago del Estero denunciaron nuevos persecución gremial a cargo de la Policía


Policía de la Provincia
[illegible]
Sub Crio. [illegible]
UNIDAD [illegible]
[illegible]
Fecha, Febrero, 15 de 1.994.-
Sra. Directora de la Esc. No [illegible] de [illegible]
S/D.-
Por disposición del Sr. Inter- ventor del Consejo Gral. de Educación de la Provincia, Dr. [illegible] MULLER, deberá Ud. informar a la dependencia policial más cercana sobre la asistencia del personal docente, si se desarrolla en forma normal la actividad escolar, tanto del nivel primario como pre primario, [illegible] novedades que puedan surgir, [illegible] del edificio escolar, etc., al igual que acatamiento del personal a paros, debiendo detallarse nómina del personal que adhiere. [illegible] deberá ser enviada el día dieciséis [illegible] y todos los días miércoles [illegible] debidamente notificada [illegible]
Atte.-
[illegible]
Fecha [illegible] Febrero/1.994 [illegible]
[illegible]

El radiograma de la polémica. Las escuelas santiagueñas usan frecuentemente la red policial. Aunque no para informar a la Policía quiénes son los maestros que adhieren a los paros.

"Yo no escribí eso"

"En el radiograma original no figura esa frase", aseguró ayer **Edgar Muller**, interventor del Consejo General de Educación de Santiago del Estero, cuando fue consultado por **Clarín** acerca del pedido policial a los directores de escuelas santiagueñas, para que identificaran a los docentes que adhirieran a medidas de fuerza.

Muller se hizo plenamente responsable de la redacción de parte de la polémica nota: "Yo estaba al tanto de ese radiograma —dijo—. **Yo mismo lo redacté** y luego se lo pasé al jefe de Operaciones de la Policía provincial; para que lo distribuyera a todos los destacamentos policiales y lo hiciera llegar a las escuelas. **Pero yo no escribí esa frase**", dijo en referencia concreta al texto del radiograma que dice "(...) al igual que acatamiento del personal a paros, debiendo detallarse nómina del personal que adhiere".

Muller, un hombre del equipo político del interventor **Juan Schiaretti**, aseguró que "respetamos el derecho de huelga de los docentes, pero también necesitamos conocer cuándo paran, para poder descontarlo de los recibos. Esa información nos llega a través de los supervisores, para eso no necesitamos a la Policía".

"El destacamento policial es el que informa de cualquier novedad, se usa desde siempre, desde antes de la dictadura", explicó Muller.

BRIGADIER ANDRES ANTONIETTI

"Una frase poco feliz"

"Esa frase es poco feliz", reconoció ayer el **brigadier Andrés Antonietti**, jefe de seguridad de la intervención santiagueña, cuando se enteró por Clarín de que la Policía provincial, que actúa a sus órdenes, había pedido a los directores de escuelas que presentaran la **"nómina del personal que adhiere"** a los paros docentes.

"Si yo hubiera tenido que redactar ese texto, lo hubiera hecho de otra forma, sin duda. **A mí no me gusta esa frase**", siguió Antonietti.

Ofuscado ante las acusaciones de "persecución gremial", el ex jefe de la Casa Militar de la Presidencia y ex titular del Estado Mayor Conjunto dijo: "Yo me declaro ignorante de esta situación, pero le puedo asegurar **que en Santiago del Estero no hay persecución**.

Antonietti coincidió con los voceros del interventor **Juan Carlos Schiaretti**, en que "desde hace muchos años", la Policía asiste a las autoridades educativas, sobre todo, con la red de comunicaciones. Al comenzar la charla con **Clarín**, Antonietti había preguntado: **"¿Qué tiene de malo que la Policía le envíe notificaciones a las escuelas?"** Aclaró que ante la falta de infraestructura, el sistema de comunicaciones policial es la "única manera que tiene el Consejo General de Educación de enterarse de las necesidades de las escuelas".

l señalar que se hace apa-

Memoria de los caídos en Malvinas



Fausto Gavazzi

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **02/03/52**
Lugar de nacimiento: **Campana (Bs.As.)**
Fecha de fallecimiento: **12/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Pradera del Ganso (I. Soledad)**

Condecoración recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 2 hijas. 2da 8-[illegible]-82

[illegible]

22 FEB 1994

LA NACION

MISAS

Brigadier CLAUDIO ARMANDO MEJIA. – Al cumplirse el sexto aniversario de su fallecimiento, en su memoria y por el descanso en paz de su alma, su esposa hará oficiar una misa hoy, a las 19 hs., en la Basílica de Nuestra Señora del Socorro, Juncal y Suipacha

MAURER, JORGE (Com. R.), 22-2-92. – A 2 años de su muerte su esposa e hijos invitan a la misa que se celebrará, hoy 22-2-94, en la Parroquia San Benito a las 20, Maure y Villanueva

Memoria de los caídos en Malvinas



Omar Jesús Castillo

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: ~~**Mirage M5 Dagger**~~ A-4-C
Fecha de nacimiento: **31/08/53**
Lugar de nacimiento: **Cosquín (Córdoba)**
Fecha de fallecimiento: **30/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Atlántico** Sur - Al Este de la Isla Soledad
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate

La Nación Argentina al Valor en Combate

SE CURSARON RADIOGRAMAS

CLARIN 22 FEB 1994

Maestros de casos de

Pese a que la intervención federal se hizo responsable de un radiograma enviado a los colegios por la red policial, un medio seguro de llegar a zonas inaccesibles, el interventor del Consejo General de Educación niega haber incluido una frase que pide a los directores de escuela que identifiquen a los maestros que adhieran a los paros docentes.

Un grupo de maestros santiagueños denunció que la Policía provincial envió cédulas de notificación a los directores de escuela, para que reporten una vez por semana si las clases se desarrollan normalmente **y el listado de docentes que adhieran a eventuales medidas de fuerza.**

La medida, interpretada por los denunciantes como un nuevo caso de **"persecución gremial"**, fue categóricamente descalificada como tal, ante una consulta de **Clarín**, por distintos funcionarios de la intervención de **Juan Carlos Schiaretti**, quienes explicaron que "desde hace mucho tiempo y por falta de infraestructura, **la Policía asiste a las escuelas con su red de comunicaciones".**

La intervención federal hizo llegar ayer por fax a **Clarín** algunos radiogramas de las escuelas que efectivamente prueban que la red policial es utilizada por los colegios santiagueños para pedir repuestos y materiales, entre otras cosas.

Sin embargo, los maestros denunciantes se mostraron preocupados por la llegada de las cédulas policiales y prefirieron mantener el anonimato ante el "temor de perder el trabajo".

Por su parte, **Edgar Muller**, interventor del **Consejo General de Educación** de Santiago del Estero, reconoció haber redactado **sólo en parte el polémico memorándum**, ya que, aseguró, **su texto original luego fue modificado.**

El documento dice: "Señora directora. Por disposición del señor interventor del Consejo General de Educación, doctor Edgar Muller, deberá usted informar a la dependencia policial más cercana, sobre la asistencia del personal docente, si se desarrolla en forma normal la actividad escolar, tanto del nivel primario como preprimario, detallando novedades que puedan surgir como caminos intransitables, estado del edificio escolar, al igual que **acatamiento del personal a paros, debiendo detallarse nómina del personal que adhiere.** Esa información deberá ser enviada el día dieciséis próximo y todos los días miércoles venideros".

La frase que Muller dijo **no haber incluido en el texto original** es la que se refiere al pedido de informes sobre "el acatamiento a paros y la nómina del personal que adhiere" (véase aparte). Consultado por este diario, el brigadier **Andrés Antonietti**, jefe de seguridad de la provincia y responsable del accionar policial, se declaró "ignorante de esta situación" y admitió que la frase cuestionada "es poco feliz" (véase aparte).

En el caso que ilustra estas páginas, la cédula fue firmada el martes 15 por un oficial inspector de la subcomisaría de la localidad de **Beltrán**, distante a unos 20 kilómetros de la capital provincial. **Clarín** pudo constatar que docentes de **La Banda**, la segunda ciudad en importancia de Santiago del Estero, también recibieron la notificación.

"Estas son triquiñuelas de algunos dirigentes gremiales que buscan hacer aparecer al Gobierno como que persigue a los docentes", comentaron ayer fuentes muy cercanas a Schiaretti. "Los directores siempre usaron la red policial para hacer llegar información al Consejo General de Educación", repi-

Memoria de los caídos en Malvinas



José Leónidas Ardiles

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **VI Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Mirage M5 *Dagger***
Fecha de nacimiento: **19/08/54**
Lugar de nacimiento: **Obispo Trejo (Córdoba)**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Atlático** Atlántico Sur - E - UE Isla Soledad
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en combate

Casado - 2 hijos.

NO PROVOCAN NINGUN DAÑO

Cristales de hielo le dan un colorido poco común al Sol

El fenómeno óptico se llama "halo" y ocurre cuando la luz del Sol pasa a través de nubes con cristales de hielo. Se produce unas 20 veces al año, pero pocas veces es posible observarlo como ayer sucedió en la Capital. No provoca ningún daño en el observador y no tiene nada que ver con el fenómeno meteorológico de moda: la corriente del Niño.

La aparición de un amplio círculo multicolor alrededor del Sol y el propio astro teñido por abundantes manchas negras despertó ayer la curiosidad de los porteños, poco acostumbrados a fenómenos meteorológicos de este tipo.

El raro efecto óptico resultó especialmente visible para los porteños que dirigieron sus miradas al cielo alrededor del mediodía, ya que el fenómeno culminó en esas horas, cuando el Sol resulta más fácilmente observable por los peatones de una ciudad rebosante de edificios altos.

Esta especie de arco iris concéntrico que adornó el cielo ciudadano fue explicado por los especialistas del Servicio Meteorológico Nacional como un típico "fenómeno óptico, **producido por la interacción de los rayos solares con una concentración de nubes compuestas por cristales de hielo**".

En palabras de **Victoria Farinole**, pronosticadora del SMN, "el fenómeno recibe el nombre de halo y ocurre de manera habitual, aunque usualmente es poco observado".

Para **Raúl Valdivieso**, otro especialista del Servicio Meteorológico, "este mismo fenómeno se puede apreciar en promedio unas 20 veces al año y ocurre cuando la luz incide sobre los pequeños cristales de hielo que forman las nubes conocidas como «cirrus stratus», formaciones que son muy delgadas y difusas".

La explicación física es muy simple. El halo se origina en los fenómenos de refracción y reflexión que sufren los rayos solares cuando atraviesan un particular banco de nubes estacionadas en la alta estratosfera y que están formadas por delgados cristales de hielo.

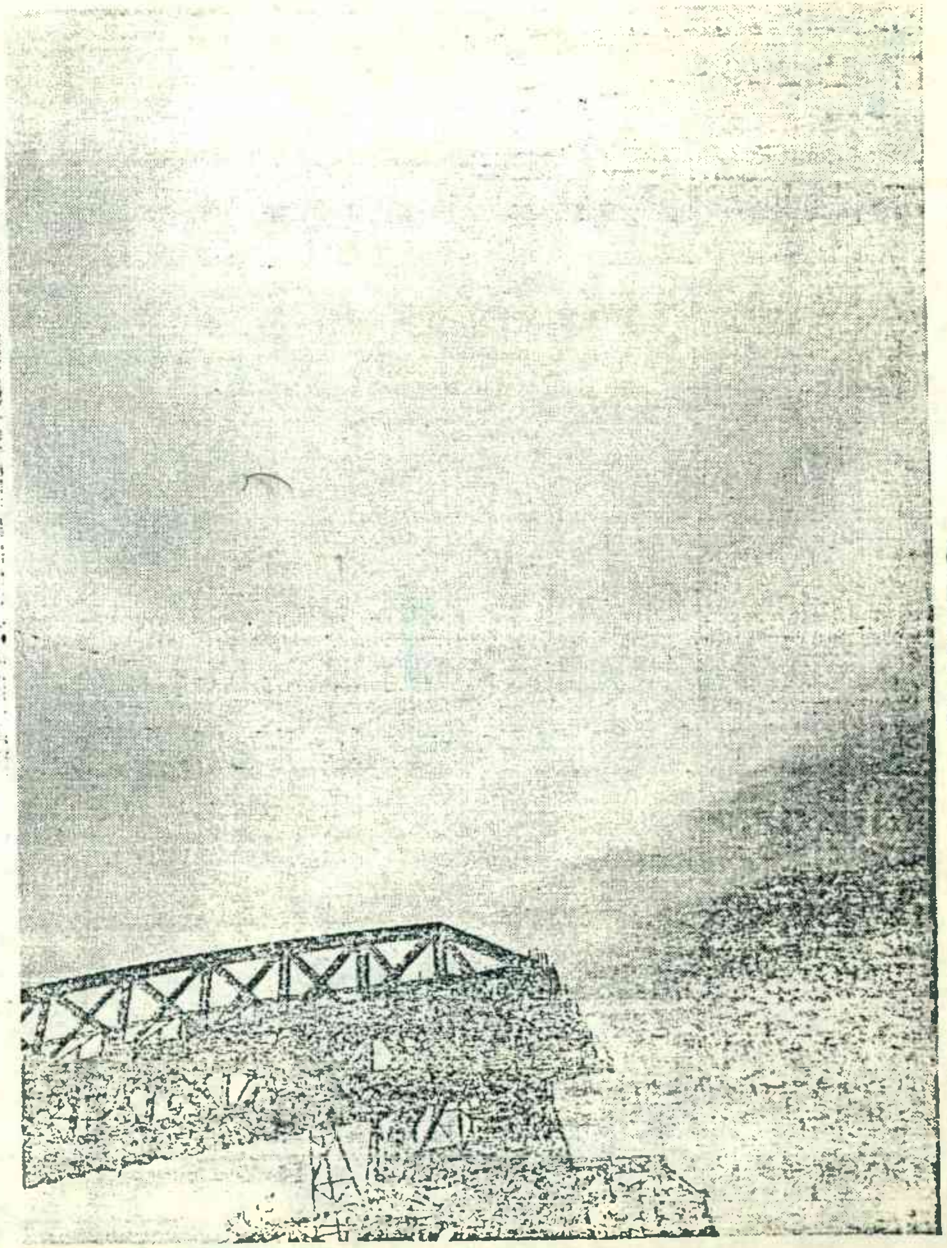
Estos cristales suelen adoptar formas de prismas hexagonales. Cuando los rayos de luz solar inciden sobre ellos comienzan a refractarse y reflejarse tanto de una cara lateral a otra de un mismo cristal, como de una cara lateral a la base de otro cristal cercano.

Como los haces de blanca luz solar están formados por la superposición de rayos de colores de distintas longitudes de onda, la desviación que sufre cada uno de estos al chocar con las partículas de hielo es diferente. Y esto explica el origen de la variada gama de colores del espectro que pueden apreciarse a simple vista en la formación del halo.

"Este mismo fenómeno, explicó la experta, puede observarse a veces alrededor de la Luna. Además —aseguró— **no produce ninguna clase de daños en quienes lo observan**".

Por otra parte, Farinole rechazó de plano que el círculo luminoso tuviera alguna relación con el fenómeno meteorológico que actualmente está tan de moda. "El halo no tiene nada que ver con la Corriente del Niño", aseguró.

Ismael Gomez



Fue en el medio porteño. La luz blanca del Sol se transformó, nubes mediantes, en un círculo multicolor alrededor del astro, que pudo ser observado a simple vista.

CLARIN
22 FEB 1994

Memoria de los caídos en Malvinas



Danilo Rubén Bolzán

Grado: **Primer Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **E.A.M.** — Distrito PALMAR
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **20/01/55** 21-01-55
Lugar de nacimiento: **~~Diamante~~ (Entre Ríos)**
Fecha de fallecimiento: **08/06/82**
Lugar de fallecimiento: **Bahía Agradable (I. Soledad)**

CONDECORACION Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en combate

Casado - 1 hijo.

Cementerio Arg. de Darw. Is. Malv.

-9 MAR 1995

CLARIN

LA COCAINA SECUESTRADA Y LOS 10 MIEMBROS DEL CARTEL DE CALI FUERON TRAIDOS A LA CAPITAL

Investigan a unos 200 nombres que están en dos agendas de los narcos

OPERATIVO CAFE BLANCO

La cocaína secuestrada en Catamarca será guardada en una sala especial del Banco Provincia. Los 10 detenidos declararán hoy ante el juez federal de San Martín. Los acusados no solo perdieron un cargamento de entre 1.100 y 1.300 kilos de droga, sino además dos importantes agendas. En ellas hay identidades y direcciones de más de 200 personas en diferentes partes del mundo.

MAS INFORMACION EN EN LA PAGINA CUARENTA Y DOS

Además de una cantidad estimada **entre 1.100 y 1.300 kilos de cocaína**, los investigadores secuestraron a los narcotraficantes del **Cartel de Cali** detenidos en el Operativo Café Blanco **dos agendas con más de 200 identidades, direcciones y teléfonos de distribuidores**, principalmente de los Estados Unidos, pero también de algunos países europeos. Fueron datos clave que pasaron de inmediato a manos de **Terry Parham**, representante de la DEA en la Argentina.

Ayer, los cuatro detenidos en **Palo Blanco**, Catamarca, fueron trasladados a la ciudad de **Córdoba**, donde ya estaban los otros seis que habían sido apresados en el paraje **La Pampa**, cerca de **Ascochinga.** Los diez detenidos, todos de nacionalidad colombiana (incluso el único nacido en el Uruguay), llegaron al sector militar del Aeroparque metropolitano en uno de los aviones presidenciales. Pasaron la noche en una brigada de la zona norte.

Hoy serán indagados por el juez federal de San Martín, **Alberto Suárez Araujo**, quien anticipó a **Clarín** que "si el gobierno colombiano pide la extradición –cosa que no creo porque no corresponde, ya que el delito lo cometieron en la Argentina–, **no se la concedería**".

El traslado desde Córdoba hasta la Capital Federal se cumplió en medio de **espectaculares medidas de seguridad** (véase aparte). Junto con los narcos **llegó la droga**, que fue llevada a la **Dirección de Narcóticos de la Zona Norte**, hasta que se termine de limpiar una bóveda especial en la casa central del **Banco Provincia de Buenos Aires** en la Capital. Allí permanecerá poco tiempo, ya que está previsto **incinerarla** enseguida.

El secretario de Seguridad bonaerense, **Alberto Piotti**, informó a **Clarín** que lo contabilizado en Catamarca fueron **958 envoltorios herméticos**. Fueron pesados en forma precaria en balanzas de pesas, y ninguno registró menos de un kilo, por lo que se calcula que el total del cargamento secuestrado oscila **entre los 1.100 y los 1.300 kilos**. Se ignora si es el primer cargamento recibido por este grupo en la Argentina, aunque sí hay certeza de que es el **único en los dos últimos años**.

Destinada a los Estados Unidos

"No hay dudas de que toda la cocaína secuestrada en la Operación Café Blanco tenía un solo destino: los **Estados Unidos**", aseguró a **Clarín** uno de los jefes del operativo montado en Catamarca. Sin embargo, la investigación podría determinar que **"también estaba previsto mandar una parte del cargamento a Europa y dejar el resto acá"**, según señaló el comisario **Vicente Luis Brizuela**, subsecretario de Narcotráfico de la Nación.

Tanto Brizuela como el juez Suárez Araujo comentaron que **habría otras personas involucradas que aún no fueron detenidas**. El jefe de la División Narcotráfico de San Martín, comisario **Emilio Azzaro, desmintió anoche que hayan sido apresados otros cuatro narcotraficantes, de nacionalidad argentina**, como lo afirmaba una versión que circuló ayer.

El comisario **Mario Naldi**, coordinador de la Dirección Narcotráfico de la Policía Bonaerense, admitió que "puede haber ramificaciones de la banda en el interior del país".

"Vinieron a la Argentina porque nuestro país tiene excelentes vías de comunicación con el resto del mundo (vuelos frecuentes a los Estados Unidos y Europa), y al mismo tiempo queda geográficamente lejos de los lugares de mayor consumo –explicaron Suárez Araujo y Brizuela–. **Acá querían establecer una especie de sucursal del Cartel de Cali**, para abrir nuevas rutas y exportar desde varios lugares al mismo tiempo."

Toda la cocaína decomisada fue colocada, anoche, en un galpón de la División Narcotráfico Zona Norte, en Martínez. La quemarán lo antes posible.

Memoria de los caídos en Malvinas



Juan Domingo Bernhardt

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **VI Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Mirage M5 *Dagger***
Fecha de nacimiento: **01/05/~~55~~** 51
Lugar de nacimiento: **Rosario del Tala (Entre Ríos)**
Fecha de fallecimiento: **29/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Bahía San Carlos (I. Soledad)**~~ Estrecho S. Carlos
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado 2 hijos

2 2 FEB 1994

LA PRENSA

Jornadas de calor agobiante

A todos los recursos imaginables acudió el porteño, ayer, con otra jornada insoportable desde el punto de vista climático, pero no pudo evitar la incomodidad de una sensación térmica que trepó a 33,3 a las 12, a las 16 y a las 17, con una máxima de 31,7 a las 16.40 y humedad que era de 75 por ciento a las 7 de la mañana.

Los pronósticos no contribuyen a mejorar la situación, porque no se anuncian lluvias, en el marco de un estado inestable, donde seguramente persistirán los embates de una masa de aire tropical con foco en el centro y norte del país. Anuncian alrededor de 32 grados, es decir, más de lo mismo.

Manchas en el sol

Por otra parte, otro fenómeno cruzó el cielo porteño cerca del mediodía: el Sol tenía manchas negras. En este sentido, Raúl Valdivieso, del Servicio Meteorológico Nacional, explicó que se trata de un fenómeno "muy común" que ocurre "por lo menos 20 veces al año".

Las manchas fueron producidas por un "fenómeno óptico de refracción de la luz solar sobre los cristales de hielo que forman las nubes de tipo cirrus stratus" (que son muy delgadas y difusas), ayer presente en el cielo.

LA NACION

Fenómeno

Un curioso fenómeno meteorológico se registró ayer al mediodía en el cielo de Buenos Aires al formarse alrededor del sol un círculo concéntrico a la manera de un arco iris.

Según el Servicio Meteorológico Nacional se trató de un halo solar producido por la refracción en la atmósfera de los cristales de hielo que hay en la nubosidad.

Raúl Valdivieso, pronosticador del Servico Meteorológico, explicó a la LA NACION que "este fenómeno es muy común, durante un año puede darse más de veinte veces, pero ayer se observó mejor porque sucedió al mediodía. También ocurre en torno a la luna".

Memoria de los caídos en Malvinas



Pedro Ignacio Bean

Grado: **Teniente**

Especialidad: **Aviador**

Unidad de origen: **VI Brigada Aérea**

Unidad de combate: **Mirage M5 *Dagger***

Fecha de nacimiento: ~~**13/07/54**~~ 31·07·54

Lugar de nacimiento: **Córdoba**

Fecha de fallecimiento: **21/05/82**

Lugar de fallecimiento: **Estrecho San Carlos**

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en combate

La Nación Argentina al muerto en combate

Primer oficial argentino en la Batalla de San Carlos

LA PRENSA
22 FEB 1994

Nuevas dificultades en las negociaciones por Aerolíneas

Los funcionarios españoles insisten en asegurar el monopolio del mercado de cabotaje y un mayor aporte de capital por parte del Estado nacional. Las conversaciones seguirán aunque hay cierto pesimismo

Las gestiones entre el gobierno y la cúpula de Iberia por el futuro de Aerolíneas Argentinas volvieron a trabarse, debido -según la visión oficial- a la falta de coherencia de algunas autoridades españolas y a su insistencia en determinados puntos que el Palacio de Hacienda considera "inclaudicables".

El problema surgió el viernes pasado a última hora, cuando la delegación ibérica entregó un borrador a las autoridades del Ministerio de Economía en el cual exigían nuevamente acceder al monopolio del mercado y el aporte de 500 millones de dólares para capitalización.

"Ese papel prácticamente tiró por la borda lo que se había avanzado en los dos días anteriores. Es muy difícil poder negociar de esta forma", confió a La Prensa un representante del Estado en el directorio de Aerolíneas.

Por eso, en la Secretaría de Transporte reinaba ayer pesimismo y también fastidio sobre las "idas y venidas" en las conversaciones con las autoridades hispanas.

Con ese abrupto cambio de postura, quedó en suspenso el avance conseguido en un primer momento, sintetizado en cuatro puntos fundamentales: la reducción del capital social, la nueva conformación societaria -en donde Iberia retendría alrededor de 85 por ciento-, el aporte de capital a cargo de la compañía española, y la decisión de aceptar la desregulación de los servicios de cabotaje.

Otra alta fuente de la Secretaría de Transporte remarcó también ante la requisitoria de este diario, que las conversaciones se tornan más difíciles por las "internas" que existen dentro de la conducción de Iberia, algo que aparentemente ha causado disgusto, al propio presidente del gobierno español, Felipe González.



Eduardo Cavali, titular de APLA

De todas formas, las conversaciones continuarán. Entre hoy y mañana llegará una nueva delegación de funcionarios españoles y es muy probable que antes del fin de semana arribe también Juan Sáez, vicepresidente de Iberia.

Esta falta de definiciones sobre el problema de la compañía aérea nacional llevó al ministro Domingo Cavallo a formular una aclaración acerca del tema.

Tras reunirse con el gobernador Eduardo Duhalde, el ministro negó que el tema Aerolíneas figure en la agenda oficial del encuentro que el 28 de este mes sostendrán, en Madrid, el presidente Carlos Menem con su par Felipe González.

Incluso, el jefe de la cartera económica relativizó los alcances de las negociaciones, al considerar que "se están dando normalmente".

Un dato concreto es que el futuro de Aerolíneas está relacionado directamente al desenvolvimiento de Iberia, la cual, necesita recursos por un monto que oscila entre 1.200 y 1.500 millones para poder paliar su situación financiera.

Frente a este panorama, se especula que la evolución de las negociaciones también dependerá, en cierta medida, de las gestiones que inició la empresa española con Lufthansa para una eventual asociación.

APLA insiste con su propuesta

Por otro lado, la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) ofreció nuevamente comprar el 28 ciento de acciones de Aerolíneas Argentinas -parte que posee el Estado- por un monto de 110 millones de dólares.

El titular de la entidad, Eduardo Cavali, anunció ayer que la oferta incluye un plan de asociación con otras líneas aéreas locales para aumentar los beneficios de la aerolínea de bandera nacional por la explotación de los vuelos de cabotaje.

El dirigente sindical se lamentó que los negociadores españoles, encabezados por el vicepresidente de Iberia, Juan Sáez, se hayan negado a considerar la propuesta de los pilotos.

Esa oferta tampoco fue tenida en cuenta por Economía, ya que tanto en la Secretaría Legal, Técnica y Administrativa como en la de Transporte se observó que la propuesta de los pilotos tiene poco sustento como para llevar adelante a la compañía aérea.

Memoria de los caídos en Malvinas



Héctor Ricardo Volponi

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **VI Brigada Aérea**
Unidad de combate: **M-5 *Dagger***
Fecha de nacimiento: **25/06/53**
Lugar de nacimiento: **Tres Arroyos (Bs.As.)**
Fecha de fallecimiento: **23/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Bahía Elefante (G. Malvina)**

Condecoración Recibida. La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 2 hijos - 2do nació 17 Dic 82

Cementerio Gto Maipú - prov. de BOZ

Estados Unidos no pone trabas en un acuerdo acerca de los "Skyhawk"

BUENOS AIRES (DYN) — El embajador de los Estados Unidos, James Cheek, informó al ministro de Defensa, Oscar Camilión, que para el gobierno de su país no hay inconveniente alguno en la elección de la empresa Lockheed para poner a punto los 36 aviones "Skyhawk" A-4M que la Argentina comprará a la Armada de los Estados Unidos.

La información confirmada en una alta fuente de la cartera de Defensa, echa por tierra una serie de versiones que indicaban enfrentamientos entre la cartera de Defensa y la Fuerza Aérea por esta elección, ya que anticipadamente se había dispuesto cerrar un convenio con Smith Industries y la Marina de los Estados Unidos. (Este diario adelantó el tema con exclusividad en primera página el pasado jueves).

Sin embargo —según la calificada fuente de la cartera militar— no será inaceptable una asociación entre ambas empresas para llevar adelante el emprendimiento, ya que resultaría beneficioso desde el punto de vista empresarial en los fines que se persiguen, es decir mejorar al máximo las condiciones de entrega de los cazabombarderos norteamericanos.

Por otra parte, se dispuso que el 1 de marzo próximo una comisión integrada por miembros de la Fuerza Aérea y técnicos argentinos del Area Material Córdoba viajen a Ontario, Estados Unidos, para entregar a funcionarios de la Lockheed un listado de los requerimientos técnicos que la fuerza que comanda el brigadier general Juan Paulik considera necesarios para la adecuación de los aparatos que permanecen estacionados en un aeródromo de Arizona.

Después que esta empresa envíe la cotización para los trabajos se procederá a poner en marcha el mecanismo de licitación desde el ministerio de Defensa, en la que estarán incluidas las principales empresas como Boeing, Mc. Donnell Douglas, Dornier y otras.

Alrededor de estas decisiones, se conversó en una prolongada reunión realizada el jueves de la que participaron además de los funcionarios de Defensa que tiene competencia en el tema, los brigadieres Ricardo Zini y Ricardo Coletti y el comodoro Emir González, todos ellos de Planificación de Fuerza Aérea, el representante de Lockheed, James Taylor y asesores.

Los funcionarios de la cartera de Defensa mantienen sin variar su predisposición a cerrar un acuerdo para llevar adelante la tarea de adecuación de los "Skyhawk" —que contarán con los radares de alta precisión solicitados— y obtener al mismo tiempo la revitalización del Area Material Córdoba, que está ahora bajo directa dependencia de la cartera a cargo de Oscar Camilión.

En una reciente visita de representantes de las empresas Lockheed, Pratt & Whitney y Allied Signal, expresaron a las autoridades argentinas su conformidad por las instalaciones y el alto nivel profesional del personal de esa fábrica de aviones.

LA NUEVA Pcia. B. BLANCA
19 FEB

Memoria de los caídos en Malvinas



Daniel Antonio Jukic

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: **05/06/55**
Lugar de nacimiento: **Capital Federal**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Pradera del Ganso**~~ **(I.Soledad)** Base Aérea Militar Cóndor
Pradera

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Cementerio Arg Darwin. Ds MLV.

-aproximar en horas de la noche, (cuando la FAS no podía atacar objetivos navales), buques de ataque para hostigar nuestras defensas, con fuego naval;

-permitir a los elementos infiltrados reunir vital información del dispositivo defensivo argentino, para la planificación de futuras operaciones;

-requerir refuerzo de unidades navales, aeronavales, (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su comando superior, (Northwood), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

falta espacio →

Respecto del accionar de la FAA

La FAA, pese a operar al límite de su radio de acción, y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales:

-había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local,
-había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras MLV, sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN,
-y por otro lado había detectado, agudamente, las debilidades del enemigo especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.

12 N {

Sus pérdidas

Pero, al mismo tiempo, la FAA cobraba conciencia de sus deficiencias operativas y contabilizaba:

-cuatro pilotos fallecidos, (uno en tierra);

-un navegador fallecido;

-ocho suboficiales fallecidos;

-cuatro aviones derribados;

-dos aviones de combate destruidos en DWN;

-destrucción de un vehículo utilizado como ECA en Sappes Hill, por fuego británico.

Memoria de los caídos en Malvinas



Mario Victor Nivoli

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **14/04/54**
Lugar de nacimiento: **Rí ~~III (Cba.)~~** Río
Fecha de fallecimiento: **12/05/82**
Lugar de fallecimiento: **S. Puerto Fitz Roy (I.Soledad)**
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 2 hijos.

Comenzó el repliegue antártico

ROBERTO OÑA
A bordo del rompehielos ARA "Almirante Irízar"

La dotación que ocupó la base Belgrano II durante 1993 ya está en esta nave. Son los primeros hombres protagonistas de la actividad antártica argentina, en el año anterior, embarcados para el regreso.

Naturalmente, sus relatos, comentarios y anécdotas forman parte de un jugoso material, que será motivo de futuras notas. Simplemente, como avance, cabe señalar que fueron 16 personas, a cargo de las instalaciones más proyectadas al Polo Sur que mantiene nuestro país en función permanente, dentro de la plataforma operativa nacional en la Antártida.

Marambio será el lugar de convergencia, en su momento, para que el "camión del aire" (simpático modo de identificar al Hércules C—130 de la Fuerza Aérea), sea abordado para el regreso al continente.

Las dificultades que presentó el Weddell, con un campo de hielo denso, espeso y pastoso, influyó naturalmente en la decisión para atender la base mencionada en condiciones atípicas, tal la situación derivada de la apuntada condición física del mar, que, con su superficie comparada "a médanos helados", impidió, por más de una semana, el desplazamiento del rompehielos.

Factores climáticos

El comportamiento de los parámetros meteorológicos y glaciológicos se explica en algunos de los factores climáticos que se detallan, según el informe del Comando Antártico:

Temperatura: El área comprendida entre 75 y 77 grados de latitud sur y 25 a 35 grados de longitud occidental, estuvo bajo valores estadísticos siempre inferiores a 0 grado y en progresiva disminución.

Viento: Predominaron procedentes del este, con velocidades de 25 a 35 kilómetros horarios y en la zona de Belgrano II, del sur y sudeste, a 25 kilómetros de promedio.

Glaciología: El Servicio de Hidrografía Naval opinó que las condiciones de hielo en Belgrano no mejorarían, sino todo lo contrario, observándose más hielo en el canal costero de acceso a la base (paralelo a la barrera de hielo Filchner), que en los tres años más desfavorables. Desde el 30 de enero, se navegó en campos helados, con hielos viejos de más de 2 metros de espesor y fuertes acordonamientos de difícil penetración.

Los bandejones de 500 metros de extensión, tortas de hielo y escombros y bloques de hielo con 5 metros de espesor con nieve, complicaron aun más el desplazamiento del buque.

Finalmente, el incesante trabajo de puente, fundamentado tanto en la capacidad y experiencia de comandantes y otros oficiales de alto grado que integran el cuerpo conjunto antártico, como a la formidable entrega técnica de este veterano rompehielos, dio sus frutos, y la figura naranja de la unidad naval salió a aguas libres, con dos opciones bien definidas de rumbo: al norte, con mar limpio; al sur, con horizonte cerrado. Se decidió sobre esas alternativas.

Previamente, Belgrano había sido asistida con dotación de menor número y carga prioritaria, considerando las reservas allí existentes, mediante largas travesías de los helicópteros Super Puma del Ejército.

Zonales

Entre la tripulación del "Irízar" y su pasaje, hay muchos hombres con residencia en nuestra ciudad, Punta Alta y otros puntos de la zona. Es obvio que durante esta vivencia experimentada a bordo abundaron las referencias familiares, laborales, deportivas y otras, en el recuerdo inevitable que brota en esta especial latitud.

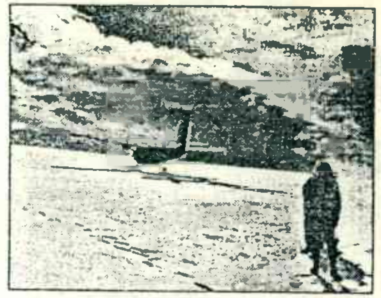
La clásica frase "mandále un saludo a mis ..." se repite informalmente en cada diálogo, y el destino es una esposa, un hijo, una novia o un amigo, por lo general.

La geografía

Equipos científicos de distintos rubros están a bordo. La relación de esas ciencias con la geográfica provoca frecuentes reuniones de este enviado para cambio de opiniones, recepción de informaciones y datos e internalización de conocimientos propios en la particular concepción glaciológica de este lugar, adorno inmaculado para el tratamiento geográfico del mismo.

La continuidad programática

La Dirección Nacional del Antártico continuará con el repliegue. Lo próximo será en la isla 25 de Mayo, recogiendo personal peruano de la base Machu Pichu; luego, hará lo propio en nuestra Jubany, en la caleta Potter, y después, concluirá con la cobertura de Esperanza, en el extremo de la península.



Todo ese personal viajará posteriormente a Marambio, donde también nosotros desembarcaremos.

Todavía perdura en nuestras retinas la blanca alfombra del Weddell, rebelde en parte para el rol fundamental de esta unidad. Así transcurre la vida antártica a bordo y en las bases. Con espontáneas situaciones tremendamente variantes. La Antártida no es sólo un paisaje blanco. Su magnetismo, no exento de invitación a la aventura, se ornamenta con la permanente advertencia hacia el respeto que el continente austral impone.

LA NUEVA PCIA. B. BLANCA
19 FEB 1994

Memoria de los caídos en Malvinas



Miguel Daniel Giménez

ANGEL

III

Grado: **Teniente**

Especialidad: **Aviador**

Unidad de origen: **II Brigada Aérea**

Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***

Fecha de nacimiento: **27/05/54**

Lugar de nacimiento: **Paraná (Entre Ríos)**

Fecha de fallecimiento: **28/05/82**

Lugar de fallecimiento: **Cerro Azul (I.Soledad)**

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate

La Nación Argentina al Muerto en Combate

Cementerio Arg. Darwin. Is. Mlv.

22 FEB 1994

LA PRENSA

Boris Yeltsin propuso consolidar el control de la ONU sobre Sarajevo, reforzar las otras seis "zonas de seguridad" en Bosnia y firmar un acuerdo de paz total para la ex Yugoslavia

El secretario de Estado, Warren Christopher instó al canciller ruso, Andrei Kozirev a negociar una solución al conflicto. Toda la artillería pesada serbia se halla en manos de la ONU

Rusia propuso un plan para pacificar Bosnia

Moscu (ANSA, Reuter, EFE y Télam-SNI) – Decidido a capitalizar al máximo la ofensiva diplomática iniciada con el despliegue de tropas rusas en Sarajevo que neutralizaron el ultimátum de la OTAN, el Kremlin propuso al canciller alemán, Helmut Kohl, que se examine un plan de tres puntos para llevar la paz a Bosnia-Herzegovina, que incluye poner a Sarajevo bajo control de la ONU y reforzar las otras "zonas de seguridad".

El presidente Boris Yeltsin solicitó que el plan sea analizado en la reunión de cancilleres de Rusia, Estados Unidos y la Unión Europea prevista para hoy en Bonn.

Según el comunicado emitido por la oficina de prensa del Kremlin, los tres puntos incluidos en la propuesta de Yeltsin contemplan en primer término, reforzar el proceso positivo logrado en Sarajevo y poner la capital bosnia bajo control de las Naciones Unidas. En segundo lugar la iniciativa rusa sugiere reforzar las otras "zonas de seguridad" proclamadas por la ONU en Bosnia-Herzegovina y, finalmente, propone llevar a las tres partes en lucha a la firma de un acuerdo de paz global en la república ex yugoslava, según los principios propuestos por la Unión Europea.

Yeltsin precisó estos puntos durante una conversación telefónica con Kohl, luego de que los serbios bosnios cumplieron con las condiciones exigidas por la OTAN, bajo amenaza de bombardear las posiciones de los serbios bosnios.

El vocero del Kremlin, Viaceslav Kostikov, había ratificado unas horas antes que la mediación efectuada por Yeltsin con los serbios bosnios para convencerlos a aceptar la desmilitarización de Sarajevo representa un éxito "para el papel de potencia internacional" de su país.

Asimismo, el secretario norteamericano de Estado, Warren Christopher, invitó al canciller ruso, Andrei Kozyrev, a mantener conversaciones en Wáshington esta semana, sobre el conflicto en Bosnia, y ambas cancillerías se hallan ajustando la fecha y el lugar de la reunión.

"Ambos discuten cómo podrían encontrarse pronto", afirmó el diplomático, quien agregó que Christopher "tuvo la idea de que viniera aquí, pero Kozyrev declaró que no sabía" si su programa se lo permitiría, la fuente añadió que el secretario de Estado "desea tener una oportunidad de reunirse con Kozyrev tan pronto como sea posible".

El despliegue diplomático de Moscú se inició cuando el Kremlin se opuso a la amenaza de la OTAN de atacar los objetivos serbios en Bosnia si no se retiraban las armas pesadas de los alrededores de Sarajevo, y neutralizó la intimación de los países aliados mediante una iniciativa de último momento para ayudar a persuadir a los serbios a cumplir con el ultimátum, además de enviar tropas rusas para el mantenimiento de la paz a la zona de guerra.

Mientras tanto toda la artillería pesada de Sarajevo está bajo el control de la Forpronu, declaró el portavoz de las fuerzas de las Naciones Unidas, sin precisar la manera en que se efectuará esa vigilancia.

En los nueve puntos de concentración, que controlan los Cascos Azules, se encuentran hacinadas 260 piezas de artillería de los serbios bosnios y 45 de los musulmanes confirmaron portavoces de las Naciones Unidas

Sin embargo, la Forpronu no especificó cómo se efectúa la vigilancia de las armas. Con toda probabilidad soldados armados de la ONU controlan dichos puntos, a la espera que el tiempo mejore para alejar las armas de Sarajevo a más de 20 kilómetros o para ponerlas en depósitos más seguros.

La Forpronu aseveró, por otra parte, que el hecho de que se estén desplegando los Cascos Azules rusos y franceses, entre las fuerzas serbias y musulmanas, no significa que se esté practicando una división de Sarajevo.

Memoria de los caídos en Malvinas



Jorge Eduardo Casco

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4C *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: ~~**26/09/63**~~ 2-03-55
Lugar de nacimiento: **Pte.R. Saenz Peña (Chaco)**
Fecha de fallecimiento: **09/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Atlántico**~~ ~~Islas Sebaldes~~ Isla South Jason - Arch de las Sebaldes
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado. 2 hijos

Cementerio Arg. Darwin Is Mlv.

LA PRENSA

22 FEB 1994

Perú

Penas de hasta 20 años para militares asesinos

Lima (Reuter, ANSA y EFE) - La Sala de Guerra del Consejo Supremo de Justicia Militar condenó ayer, a penas que van de uno a veinte años de prisión y al pago de reparaciones civiles, a 11 miembros del ejército peruano por el asesinato de diez personas de la Universidad La Cantuta en 1992, aseguraron fuentes militares.

Dos años más tarde, y tras una seria crisis política en el gobierno de Alberto Fujimori provocada por el traslado de los casos a la justicia militar, se conoció la sentencia con la que parece cerrarse el capítulo correspondiéndole la mayor sanción -20 años de prisión- a los mayores Santiago Martín Rivas y Carlos Pichillingue Guevara- considerados autores directos del crimen-, por abuso de autoridad, secuestro, desaparición forzada de personas, delitos contra la administración de justicia y asesinato.

En tanto, cuatro suboficiales, inculpados por los mismos delitos, además de negligencia, fueron sentenciados a 15 años de cárcel y se les exigió un resarcimiento civil.

Entre ellos se encuentran el suboficial Julio Chuqui Aguirre, Jesús Sosa Saavedra, Nelson Carbajal García y Pedro Suppo Sánchez.

No obstante, dos coroneles y un capitán, acusados del delito de negligencia, fueron también condenados, aunque con penas menores, extendiéndose a 30 días de reclusión.

Por otra parte, el general Juan Rivero Lazo, el oficial acusado de más alto grado -quien se desempeñaba como jefe del Servicio de Inteligencia del Ejército, fue condenado a cinco años de prisión, y el coronel Federico Navarro Pérez, a cuatro años.

LA NACION

Marineras, a las naves

Winston Churchill las admiró y Ian Fleming se inspiró en su coraje al *inventar* las chicas que merodeaban al imbatible James Bond.

Las *wrens*, como se identifica a las marineras voluntarias del *Women's Royal Naval Service* (un cuerpo creado en 1917, que dio impulso decisivo al despegue de la emancipación femenina), ganaron la batalla. Desaparecidas como miembros adjuntos de la Marina británica, acaban de ser integradas a ella con título pleno, en absoluta paridad con los hombres.

El *Women's Royal* fue abolido el 1º de enero, luego de 75 años de gloriosa actividad, iniciada con el desarrollo de tareas *femeninas* en tierra firme, para que los marinos varones desempeñaran papeles más comprometidos en buques, bases militares y frentes bélicos.

Las nuevas *wrens* se embarcarán *como si fueran hombres* en las naves de guerra de Su Majestad, como ya ocurrió -excepcionalmente- durante la Guerra del Golfo.

En estos 75 años el protagonismo de las *wrens* había crecido sin pausas: fueron contratadas como ayudantes de ingenieros de a bordo y como oficiales instructores. Ahora, además, se adiestran para ser pilotos. Las marineras, que suman 8000, habían adjudicado el simbólico rango de comandante a la princesa Ana, hija de la reina.

EL CRONISTA COMERCIAL

Laguna del Desierto

Aylwin contra los mapas

El presidente chileno, Patricio Aylwin, anunció que su gobierno protestará ante la Argentina por la publicación de un mapa que se editó en el vecino país, y donde se identifica la zona fronteriza en litigio de Laguna del Desierto como parte de la provincia de Santa Cruz.

"Yo no tenía noticias del hecho y me parece que si es efectivo y proviene de un organismo oficial, importaría vulnerar lo que tenemos acordado entre los dos países", expresó el mandatario chileno en Caleta Toltén, a 500 kilómetros de la austral provincia chilena de Coyhaique.

Agregó que Laguna del Desierto está en disputa y sometida a arbitraje porque ambas partes la pretenden para sí. "Así como Argentina pretende derechos, Chile también los pretende", ratificó Aylwin. El mandatario chileno mencionó que el presidente Carlos Menem ha dicho que él no tiene dudas sobre la soberanía argentina en la zona, "yo digo que no tengo ninguna duda sobre la soberanía chilena", insistió Aylwin.◆

Memoria de los caídos en Malvinas



Jorge Rubén Ibarlucea

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: ~~**V Brigada Aérea**~~ EAM.
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **31/01/55**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **12/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**S. Pto. Fitz Roy**~~ Bª. Sn. al Este de Pto. Arg.
CONDECORACIONES RECIBIDAS: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 1 hija

2 1 FEB 1994

CRONICA 6ta

CON TODO POR EL AIRE

Jumbo Vuela de Buenos Aires a Londres con Pilotos en Slip

LONDRES, 21 (ANSA).— Tres pilotos de la British Airways, que jugaron una apuesta y comandaron en ropa interior un vuelo de Jumbo entre Buenos Aires y Londres, fueron suspendidos del servicio apenas aterrizó la nave en destino.

A 12.000 metros de altura sobre el océano Atlántico, los pilotos del vuelo 246 de British Airways no se habían dado cuenta de que a bordo se encontraba un importante dirigente de la compañía, que los denunció a la llegada.

Durante la juerga del día anterior a su partida de la capital argentina, uno de ellos había lanzado un desafío: "quien no se desnude es un cobarde".

Los pasajeros no se dieron cuenta del "curioso atuendo" con el que conducían el Jumbo los pilotos, pero las azafatas confesaron el embarazo que habían sentido cada vez que entraban en la cabina a llevar té y bocadillos al comandante y a sus dos asistentes, vestidos sólo con slip y auriculares.

● BOMBAS

LONDRES, 21 (ANSA).— Cinco años después de la explosión de una bomba a bordo de un avión de la compañía Pan Am, cuando murieron 270 personas, los servicios de seguridad del mayor aeropuerto de Londres parecen aún incapaces de evitar otra tragedia.

En los últimos tiempos, agentes especiales del ministerio británico de Transportes, en misiones de control, han logrado hacer pasar —e incluso hacer llegar hasta los aviones— bombas de "semtex", según el diario "The Times".

Las bombas eran semejantes a la usada por los terroristas que en 1989 hicieron explotar en el avión estadounidense sobre Escocia, a una hora de vuelo del aeropuerto londinense de Heathrow.

La noticia, que no ha sido confirmada por el grupo especial Transec del ministerio, fue difundida por "The Times", que atribuye la responsabilidad de esta situación a cuatro compañías aéreas, las cuales no harían controles adecuados de los pasajeros y de los equipajes, y que habrían dejado pasar los artefactos utilizados para el test.

Las cuatro compañías aéreas: son la británica Virgin, la holandesa KLM y las estadounidenses United y American Airlines, las cuales ya habrían prometido estar más atentas en el futuro.

Memoria de los caídos en Malvinas



Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez

Grado: **Teniente**

Especialidad: **Aviador**

Unidad de origen: **II Brigada Aérea**

Unidad de combate: **Canberra MK-62**

Fecha de nacimiento: [redacted] 07/04/57

Lugar de nacimiento: **Las Lajas (Neuquén)**

Fecha de fallecimiento: **01/05/82**

Lugar de fallecimiento: **Atlántico** [redacted] 50 MN al norte Isla Soledad

Condecoraciones Recibidas: La Nación Argentina al Valor en Combate

La Nación Argentina al muerto en combate

Un baúl, drogas y una comisaría

OPERATIVO COMANDO EN SAN LUIS

EN la madrugada del sábado dos hombres ingresaron por la fuerza en un destacamento policial de la localidad de Villa del Carmen, distante a unos 150 kilómetros de la capital de San Luis. Si bien las informaciones oficiales fueron desde ese momento más que herméticas, algunas versiones dieron cuenta de que podría haberse tratado de un operativo comando destinado a *recuperar* un baúl en el que habrían estado guardados una serie de documentos relacionados con la causa que lleva adelante la Cámara Federal de Mendoza sobre el secuestro del gobernador puntano Adolfo Rodríguez Saá. Según una fuente consultada por **La Razón**, en el interior de la caja habrían estado escondidos varios papeles que demostraban la existencia de una importante organización dedicada al narcotráfico. Para desgracia de los delincuentes la resistencia del policía que gritó pidiendo auxilio, y la aparición en la zona de un transeúnte, provocó la fuga de los malvivientes, quienes en su huida efectuaron varios disparos. La policía hasta el momento no pudo dar con los delincuentes. (Página 3)

Extraño y frustrado asalto a una comisaría del interior de San Luis

UN oscuro y extraño episodio es muy comentado desde ayer en la provincia de San Luis. El hecho se produjo en la madrugada del sábado, cuando dos individuos fuertemente armados ingresaron por la fuerza en el destacamento policial de la localidad de Villa del Carmen, distante 150 kilómetros de la capital puntana.

Según las informaciones, muy imprecisas por cierto, los hombres habrían actuado con un destacable nivel de profesionalidad y aparentemente habrían estado cubiertos por una o dos personas más que esperaban en un vehículo en el exterior de la comisaría, a unos veinte metros.

Sólo por un hecho fortuito, la circunstancial presencia de un transeúnte y la inesperada resistencia de un policía del lugar, el grupo comando se vio frustrado en su intento y debió fugarse tras balear en un pie al uniformado.

A pesar del hermetismo que rodea al tema —"órdenes de la superioridad de la provincia", fue la única respuesta semiformal que se consiguió—, fuentes confiables de San Luis dejaron saber a este diario que, si bien en un primer momento si había especulado con el intento de un robo de armas, esa hipótesis fue rápidamente descartada y comenzó a especularse con la posibilidad cierta de que en el interior de la comisaría local, más precisamente en una cuarto ubicado al fondo de la dependencia, se habría hallado un baúl que contendría importantes elementos probatorios de la causa que está en poder de la Cámara Federal de Mendoza, en relación con el extraño secuestro del gobernador puntano Adolfo Rodríguez Saá.

Según el mismo informante, un encumbrado dirigente del oficialismo local, en la caja que los delincuentes intentaron secuestrar, podrían haberse encontrado algunos documentos "ultrasecretos" vinculados a la "conexión blanca", es decir, a una serie de pistas que podrían dar por tierra con una extensa organización dedicada al tráfico de estupefacientes.

Llamó la atención, siempre al decir de la misma fuente, que inmediatamente de producido el extraño episodio varios elementos de la dependencia policial fueron trasladados sin que se diera a conocer su destino final.

Para desgracia de los hombres que en la noche del sábado intentaron ingresar por la fuerza, la resistencia del policía que gritó pidiendo auxilio, y la aparición en la zona de un transeúnte, provocó la fuga de los malvivientes, quienes en su huida efectuaron varios disparos. Por supuesto, la policía hasta el momento no pudo dar con los delincuentes.



Un nuevo y extraño episodio, sucedido en la madrugada del sábado en San Luis, podría vincularse con el secuestro del gobernador Rodríguez Saá

Memoria de los caídos en Malvinas



Jorge Alberto Bono

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4C *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **18/02/56**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **24/05/82**
Lugar de fallecimiento: [redacted] . Norte de la Isla San Jorge
Condecoración recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado. 1 hijo.

22 FEB 1994

DIARIO POPULAR

Clutterbuck

Deciden mañana si siguen buscando

El juez Juan Carlos Cardinali decidirá mañana si se reanudan o se suspenden en forma definitiva las excavaciones en un islote del Delta en busca del cadáver del secuestrado empresario Rodolfo Clutterbuck.

El secretario del juez, Marcelo Vázquez, en declaraciones periodísticas dijo ayer que se "está a la espera del resultado de diversas diligencias implementadas en esta causa", cuyas características no suministró en virtud del secreto sumarial impuesto.

"Estamos aguardando más precisiones sobre el lugar en el que se encontrarían los restos", explicó Vázquez, en obvia referencia a las informaciones que brindaron a Cardinali los internos Mario Suárez y Francisco Acosta sobre el lugar en el que se habría enterrado el cadáver de Clutterbuck.

Asimismo se estarían analizando las pericias técnicas y antropológicas efectuadas hasta el momento en el sitio donde se iniciaron las excavaciones la semana anterior, aunque hasta ahora no fueron hallados restos óseos.

Los antropólogos forenses informaron al juzgado sobre las tareas cumplidas, en cuanto a las características del suelo en que se estuvo trabajando y lo relacionado con las excavaciones que se concretaron, aunque sin resultado positivo hasta ahora.

PAGINA 12



DANIEL VICTOR ANTOKOLETZ

22 de febrero de 1937 - 22 de febrero de 1993

Si criminales de la ESMA como Pernías y Rolón
no te hubieran secuestrado y torturado
y la dictadura militar no te hubiera desaparecido,
hoy cumplirías 57 años.
Trabajamos contra la vergüenza de esta democracia:
la impunidad,
que nos impide conocer la verdad sobre tu destino;
y por la justicia de ver a tus asesinos en la cárcel,
hasta el fin de sus días.
(Tu familia, donde estás tan presente.)

Memoria de los caídos en Malvinas



Juan José Arrarás

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: ~~03/05/57~~ 23-05-57.
Lugar de nacimiento: **La Plata (Bs.As.)**
Fecha de fallecimiento: **08/06/82**
Lugar de fallecimiento: **Ba. Agradable (I.Soledad)**
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en combate
La Nación Argentina al muerto en combate

LA NUEVA Pcia. B. BLANCA 20 FEB 1994

Viaje

BUENOS AIRES (Télam) — El ministro de Defensa, Oscar Camilión, iniciará hoy una visita oficial de cuatro días a Brasil, invitado por el ministro de Relaciones Exteriores de ese país, embajador Celso Nunes Amorim.

Camilión viajará acompañado por el subsecretario de Política y Estrategia, Ricardo Lagorio y por el jefe del Estado Mayor Conjunto, teniente general Mario Cándido Díaz.

FF. AA.

El 23 del corriente, a las 18, en dependencias del Batallón de Comunicaciones 181, Villa Floresta, se llevará a cabo una reunión informativa del Instituto de Ayuda Financiera, para retirados y pensionadas titulares del Ejército, Armada y Aeronáutica, con residencia en Bahía Blanca.

El subgerente de liquidaciones del instituto expondrá sobre el trámite que se debe realizar para acceder a la cancelación de la deuda.

Los concurrentes deben llevar cédula militar o recibo de haberes y DNI, a los efectos de su identificación en la guardia de la unidad.

Armada

El 22 del corriente, a las 19, en la plaza de armas "Soberanía" de la guarnición Baterías, se realizará la ceremonia de creación de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar.

En el acto, presidido por el Comandante de Operaciones Navales, contralmirante Carlos Alberto Frasch, se procederá a hacer entrega del pabellón de guerra a la nueva agrupación, por parte del Comandante de la Flota, contralmirante Daniel Fussari.

El intendente Jaime Linares, en nombre de la ciudad de Bahía Blanca, colocará la corbata azul y blanca en el asta de la enseña.

Charla

Una charla sobre el tema "Pago de la deuda consolidada" ofrecerá el próximo miércoles el Instituto de Ayuda Financiera (IAF) para el personal retirado y pensionado de las Fuerzas Armadas.

La disertación estará a cargo del subgerente de liquidaciones y descuentos del IAF, capitán de Navío Elio Taurian.

LA NUEVA Pcia. B. BLANCA 21 FEB 1994

Pilotos

BUENOS AIRES (DYN) — La Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) convocó a una conferencia de prensa para hoy a las 10 con el objeto de dar a conocer los detalles concretos de su propuesta de compra de acciones de Aerolíneas Argentinas, informó la agrupación en un comunicado de prensa.

En el transcurso de la conferencia, que se desarrollará en la sede de APLA, Lezica 4031 de esta capital, su presidente Eduardo Cavalli será el encargado de explicar los términos concretos del emprendimiento que realiza el gremio "a través de una sociedad creada para tal fin".

El sindicato informó además que la finalidad de la compra de acciones es "salvaguardar la identidad y presencia de Aerolíneas Argentinas S.A. como línea de bandera tanto en el mercado interno como en el internacional".

Ejército

El Círculo de Suboficiales del Ejército, delegación local, convocó a elecciones, para lo cual informó que el plazo para la presentación de listas de candidatos expira el 15 de marzo venidero.

Los comicios se realizarán el 29 de junio, renovándose parcialmente la comisión directiva de la entidad.

Incorporaciones a la Armada

La Armada Argentina incorporará, a partir de la primera quincena de abril, a todos aquellos jóvenes solteros, entre 17 y 22 años, que quieran formar parte de la tropa voluntaria de Infantería de Marina.

Asimismo, en el mes de abril y hasta el 30 de septiembre del corriente año, se efectuarán inscripciones para diversas carreras militares.

Corresponden a las que son cursadas en las escuelas Naval Militar; Mecánica de la Armada; Infantería de Marina; Operaciones (ambos sexos); Sanidad Naval (ambos), Armas (ambos) y Aviación Naval (femenino).

Memoria de los caídos en Malvinas



Néstor Edgardo López

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: ~~**V Brigada Aérea**~~ IV Brig.
Unidad de combate: ~~**A-4B**~~ ***Skyhawk*** DAC.
Fecha de nacimiento: **06/02/56**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **21/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Pto. Christmas (I.Soledad)**~~ G. Malvinas. Al sur de Pto Christmas

Condecoración Recibida - La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 1 hijo fue nació el 29-Abr-82

Cementerio argentino de Darwin - Is Malv.

22 FEB 1994

CLARIN

Tropas argentinas viajan a Croacia

Un nuevo contingente de tropas argentinas viajará a Croacia hoy, en remplazo de parte del Batallón Ejército Argentino IV. Los efectivos forman parte del primer envío de tropas del Batallón Ejército Argentino V que desarrollará su actividad en la ex Yugoslavia como parte de las fuerzas de paz de las Naciones Unidas.

Los oficiales y suboficiales serán despedidos esta tarde, a las 18, en Ezeiza, por el subjefe del Estado Mayor del Ejército, general de división **Raúl Gómez Sabaini**.

El remplazo del BEA IV quedará completado con cuatro nuevos envíos de efectivos, el 25 y 28 de este mes y el 5 y 6 de marzo y con el reembarque en Zagreb de los efectivos remplazados.

Las tropas argentinas llegarán a la zona del conflicto en momentos en que los serbios acceden a entregar sus armas a la OTAN y a no atacar, por ahora, a la sitiada Sarajevo, en Bosnia. Los militares argentinos vigilan en Croacia que serbios y croatas no se rearmen y reanuden en la zona la guerra civil que hace más de dos años terminó con la ex Yugoslavia.

CLARIN

Petrella

El aval de la Argentina a un eventual bombardeo de las posiciones serbias en la ciudad de Sarajevo por fuerzas de la OTAN sirvió para "desbloquear la situación de estancamiento en que estaba el Consejo de Seguridad" de las Naciones Unidas, aseguró ayer el vicecanciller argentino **Fernando Petrella**.

El diplomático argentino, en declaraciones radiales, reveló que la Argentina fue el primer país en adoptar esa actitud a través de una nota que el canciller **Guido Di Tella** dirigió al secretario general de la ONU, **Butros Ghali**.

Al comentar el fin del asedio serbio de la ciudad bosnia de Sarajevo, Petrella explicó que "la falta de consenso" en el manejo político y estratégico de las medidas de advertencia entre los **Estados Unidos, Francia y Rusia** fue la generadora de cierta "vacilación que existió en la aplicación de las medidas del Consejo de Seguridad hasta ahora".

El desbloqueamiento de esa situación fue posible "en cierto modo" al planteo que la Argentina hizo a Ghali para que "con su sabiduría determinase de qué manera iba a utilizar el elemento aéreo". También comentó que el país ofreció "hacerse cargo de refugiados o de huérfanos" a la Cruz Roja Internacional y precisó que la oferta estuvo "inspirada en la idea del presidente Menem en el caso de que eso sea necesario".

LA NACION

90° aniversario de la presencia argentina en las Orcadas

Reconocimiento: del canciller Guido Di Tella a la dotación de la base más antigua instalada en la Antártida.

La Cancillería emitió un comunicado por el 90° aniversario de la presencia ininterrumpida de nuestro país en las Orcadas y el canciller Guido Di Tella envió un mensaje de reconocimiento por la actividad que realiza la dotación de la base allí instalada.

El 22 de febrero de 1904 un pequeño grupo de argentinos llegó a las isla Laurie para instalar un observatorio científico que hoy es la base más antigua de la Antártida.

Dice el comunicado de la Cancillería que los derechos argentinos en esa región se encuentran cautelados por el Tratado Antártico "que ha permitido la preservación de la paz y el desarrollo de la cooperación internacional".

Se señala que a nuestro país, como parte consultiva originaria del Tratado Antártico y partícipe activo en los foros sobre el tema, le cabe una especial responsabilidad en todos los aspectos del quehacer antártico.

Sólo 40 años más tarde se instaló otra base. Fue la de Gran Bretaña.

También la Armada emitió un comunicado en el que destaca que desde un primer momento en el Observatorio de Orcadas ha cumplido una eficiente tarea y que desde 1926 existe un servicio de comunicaciones sin interrupciones.

El jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, teniente general Mario Cándido Díaz, envió un saludo a los hombres que trabajan en la base, a quienes define como "jalones luminosos que reafirman nuestra presencia permanentes en las heladas tierras".

LA NACION

OEA: retira la Argentina el apoyo a Costa Rica

El canciller Guido Di Tella dijo a su colega de Costa Rica, Bernard Niehaus, que la Argentina apoyará al presidente colombiano César Gaviria para la Secretaría General de la OEA, lo que conlleva el retiro del aval prometido a su candidatura.

A comienzos de 1993, la Argentina había respondido afirmativamente a la solicitud de voto de Costa Rica para su candidato, pero, a fines de ese año, el presidente Menem se comprometió con su colega Gaviria, si éste resolvía oficializar su postulación, lo que hizo hace poco.

Di Tella, según pudo establecer LA NACION, habló ayer por teléfono desde Bogotá con Niehaus y en el curso de una muy cordial conversación -es lo que se dijo- le hizo conocer la decisión "fundamentada en el ideal de todo el continente de infundir a la OEA la vitalidad que se producirá a través del apoyo unánime a un mismo candidato".

Se dice en medios diplomáticos que si bien Niehaus tiene comprometido 22 votos y hacen falta 18 para ser elegido en el cargo, su mayor caudal de apoyos proviene de los países centroamericanos y del Caribe, que son los que tienen menor capacidad contributiva.

Estos, que suman 17 con Belice, no alcanzan a cubrir el 6 % del presupuesto anual de la OEA. Se asegura que hay dos Estados caribeños que contribuyen con 3 mil dólares anuales cada uno.

En contraposición, los máximos aportantes -Estados Unidos, Canadá, México y Brasil- sostienen a Gaviria.

A sabiendas de esta circunstancia, Niehaus preconiza "la igualdad jurídica de los Estados".

De todos modos debe consignarse que Brasil es el mayor deudor de la OEA, mientras que la República Dominicana es el país que no paga desde hace más tiempo: 10 años.

De acuerdo con un funcionario internacional, "se debe esperar el resultado de la votación y, como el voto es secreto, Niehaus podría no reunir los 18 necesarios; entonces, en la segunda vuelta, se producirá un vuelco masivo hacia Gaviria".

Ovidio Bellando

Memoria de los caídos en Malvinas



Carlos Julio Castillo

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **VI Brigada Aérea**
Unidad de combate: **M-5 *Dagger***
Fecha de nacimiento: **20/11/56**
Lugar de nacimiento: **Oliva (Cba.)**
Fecha de fallecimiento: **24/05/82**
Lugar de fallecimiento: [redacted] Bahía Elefante Marino

CONDECORACIONES RECIBIDAS: La Nación Argentina al Valor en Combate

La Nación Argentina al muerto en Combate

Casado - hijo fue nac. el 25-MAY-82

Le enviaron una carta a Di Tella y Maiorano

Diputados italianos reclaman justicia

Un grupo de parlamentarios italianos reclamó ayer al gobierno argentino que permita a la Justicia de su país investigar las detenciones y desapariciones de sus compatriotas ocurridas durante el pasado régimen militar (1976-83).

En una carta enviada a los ministros de Relaciones Exteriores y Justicia, Guido Di Tella y Jorge Maiorano, respectivamente, los legisladores italianos aseguraron que las trabas impuestas en la Argentina a estas investigaciones "ponen en discusión las relaciones entre ambos países y el reconocimiento del derecho internacional".

Los parlamentarios protestaron por la suspensión, por tiempo indefinido, de las audiencias testimoniales sobre casos de italianos y sus descendientes desaparecidos en nuestro país durante la represión política desatada tras el golpe militar del 24 de marzo de 1976.

En su nota, los legisladores encabezados por el diputado Santo Trabachini, del partido Democrático de Izquierda (ex comunista), indicaron que "es absolutamente inaceptable este comportamiento y la injerencia del poder militar y del Poder Ejecutivo en un procedimiento judicial".

El juez de instrucción Antonio Cappiello y el fiscal Antonio Marini, de los tribunales de Roma, llegaron la semana pasada a Buenos Aires para tomar declaración a los familares de italianos desaparecidos, pero un recurso interpuesto por un fiscal, que habría seguido instrucciones del gobierno argentino, paralizó las audiencias.



Jorge Maiorano, ministro de Justicia

CLARIN

PIDEN AL GOBIERNO QUE DEJE ACTUAR A LA JUSTICIA ROMANA

Desaparecidos: protesta de legisladores italianos

Un grupo de legisladores de Italia reclamó al Gobierno que levante los obstáculos para que un juez y un fiscal italianos continúen investigando en la Argentina la desaparición de 65 ciudadanos de ese país durante el último gobierno militar.

Parlamentarios italianos de izquierda protestaron ayer por los obstáculos políticos que paralizaron la investigación en la Argentina de los crímenes cometidos contra ciudadanos de ese país u origen, durante la última dictadura militar. Los legisladores reclamaron al Gobierno argentino que no cierre los caminos a la Justicia de Roma.

"Las trabas impuestas ponen en discusión las relaciones entre los dos países y el reconocimiento al Derecho Internacional. Este comportamiento, y la injerencia del poder militar y del Ejecutivo en un procedimiento judicial, resulta absolutamente inaceptable", sostuvieron los legisladores.

El diputado italiano **Santo Trabachini**, del Partido Democrático de Izquierda (ex Comunista), y otros colegas de bancada, hicieron llegar una **nota de protesta** al ministro de Justicia, **Jorge Maiorano**, y al canciller, **Guido Di Tella**.

La queja se produjo a raíz de la suspensión oficial, por tiempo indefinido, de las audiencias testimoniales dispuestas para recabar datos sobre secuestro, tortura y desaparición de 65 ciudadanos italianos entre 1976 y 1983. Los testimonios iban a ser volcados en un juicio oral y público a celebrarse en Roma, que podría derivar en una **nueva condena** a los responsables y el consiguiente pedido de captura internacional.

La semana pasada, el fiscal **Antonio Marini** y el juez de Instrucción **Antonio Capiello**, de los tribunales de Roma, llegaron a la Argentina para tomar declaración a familiares de los italianos desaparecidos, pero a último momento, un planteamiento de la cartera de Justicia dejó a esa instancia **en punto muerto**.

Ante la llegada de los juristas italianos, las Fuerzas Armadas reaccionaron rápidamente y manifestaron ante el ministro de Defensa, **Oscar Camilión**, el **"profundo malestar"** castrense por la investigación. El jefe del Estado Mayor Conjunto, general **Mario Cándido Díaz**, fue el encargado de transmitir al ministro la "preocupación" de los militares.

Horas más tarde, el presidente **Carlos Menem** salió a decir que las violaciones a los derechos humanos durante el Proceso de Reorganización Nacional ya eran **"cosa juzgada"** y que —como fueron dictadas las leyes de punto final y obediencia debida, y los indultos— la actividad de los investigadores italianos no tenía razón de ser.

Derechos Humanos

La delegación Bariloche de la Asamblea Permanente de los Derechos Humanos (APDH) expresó su reprobación a la actitud del gobierno nacional que "puso trabas" a los magistrados italianos que recientemente arribaron a la Argentina para recabar testimonios sobre la desaparición de ciudadanos de ese origen durante la dictadura militar.

Memoria de los caídos en Malvinas



Jorge Ricardo Farías

Grado: **Teniente**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IV Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4C *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **23/04/57**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **09/05/82**
Lugar de fallecimiento: [redacted] - Islas Sebaldes
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 1 hija

Al muerto en combate

22 FEB 1994

PAGINA 12

CRONICA de las MALVINAS

LA EDUCACION DE LOS KELPERS

EL MANUAL NO LLEGA A 1982

La virtual ministra de Educación dice que "no es necesario" machacar a los chicos con los temas de la guerra porque igual tienen claro su sentido de pertenencia británica. Cómo funciona el sistema educativo. El castellano para comunicarse con Chile y Uruguay, y no con la Argentina. Por la crisis en Europa, los malvinenses quedan radicados en las islas.

22 FEB 1994

PAGINA 12



Phillis Rendell, directora de Educación de las Islas.
Un presupuesto educativo alimentado por la bonanza.

(Por María O'Donnell, enviada especial a las islas Malvinas) **Cuando tuvo que buscar un profesor de castellano para el colegio secundario, Phillis Rendell, la directora de Educación de las Isla, publicó un aviso clasificado en un diario de Punta Arenas, Chile. Rendell recibió, entre otras solicitudes, la de seis ciudadanos argentinos. "Tuve una actitud diplomática: les mandé una carta para decirles que les agradecía el interés, pero que habíamos contratado a un chileno", relata.**

¿Hubiera contratado a un argentino? "La política del gobierno de las Falklands lo impide", responde. ¿Y si no lo impidiera? Tampoco, porque –para Rendell– "no funcionaría: todavía no pasó suficiente tiempo desde la guerra". El nuevo profesor del Falkland's Island Community School se llama Jaime Correa, llegó a las islas hace tres semanas y vino desde Punta Arenas, una ciudad al sur de [illegible]e que tiene vuelos semanales hacia las Malvinas.

Los aviones de Aerovías DAP que explotan la ruta Punta Arenas-Puerto Stanley, uno con capacidad para diez personas y otro para quince, vuelan los viernes y aterrizan en una pequeña pista ubicada a pocos minutos de la capital de las islas. El pasaje, ida y vuelta, cuesta 800 dólares. La frecuencia fue autorizada en forma permanente por un decreto que el presidente Carlos Menem firmó el año pasado.

Vecinos

En el Falkland's Islands Community School se enseña castellano como segundo idioma, una tarea que, hasta el año pasado, estaba a cargo de un profesor británico. Cuando terminó su contrato, el profesor partió a bordo de un Tristar de la Royal Air Force (RAF), la otra vía de salida de las islas. Dos veces por semana, aviones de la RAF hacen la ruta Londres-Puerto Stanley y aterrizan en Mount Pleasent, la base militar que el Reino Unido montó en las islas depués de la guerra. El pasaje, por 17 horas de [illegible] con escala en la isla de Ascen[illegible], cuesta mil quinientos dólares.

"Era más sensato contratar a alguien que hablara castellano como primer idioma", dice Rendell y explica la elección del segundo idioma para el colegio secundario: "Sería tonto enseñar francés en el Atlántico Sur, porque queremos desarrollar vínculos con nuestros vecinos chilenos y uruguayos". Los kelpers tienen una conexión estable con Chile a través de Aerovías DAP y ahora quieren abrir una ruta hacia Uruguay. La ruta Montevideo-Puerto Stanley, a cargo de Air Atlantic Uruguay, con un Boeing 707, ya fue autorizada por el gobierno uruguayo y empezará a ser explotada el mes que viene con una frecuencia semanal.

Al igual que en el discurso de Rendell, la Argentina no figura en los textos escolares de historia sobre las islas:

–Hay un manual sobre los primeros habitantes, pero no llega hasta 1982 porque no hace falta: con la educación que reciben en sus casas, los chicos llegan al colegio con el sentimiento de querer seguir siendo británicos bien arraigado– cuenta la directora de Educación.

Townies

Rendell es una mujer alta, de ojos claros y pelo entrecano, segura de sí misma. Maneja –para este año– un presupuesto de 1,8 millones de libras y tiene a su cargo un sistema que cualquier ministro de Educación envidiaría. En las islas, la educación es gratuita y obligatoria desde los 5 hasta los 15 años. Como en Puerto Stanley sólo existen dos escuelas -una primaria, otra secundaria– y no hay suficientes alumnos para montar un nivel terciario, los estudios universitarios no son obligatorios, pero son gratuitos. El gobierno otorga becas sin restricciones para cualquier carrera y en cualquier lugar del mundo, aunque el destino más solicitado es el Reino Unido.

En los dos colegios de las Malvinas, que tienen el sistema de evaluación británico, hay, en total, 310 alumnos y 30 profesores, con un promedio de 18 alumnos por clase. Para los menores de 10 años que viven en el campo y se apodan "campers", Rendell formó equipos de 5 maestros, llamados "travelling teachers", que vistan los cascos dos semanas de cada siete del año escolar, un calendario muy similar al argentino. El resto de los días reciben lecciones por radio.

Los "campers" que cumplen 11 tienen que convertirse en "townies": mudarse a Stanley, vivir en un pensionado subsidiado por el gobierno y estudiar en el Falkland's Community School, que se podría equiparar con un secundario al que se ingresa y se sale con menos años que en la Argentina. El colegio es un moderno edificio que ocupa dos manzanas. Cuando se inauguró, hace dos años, el gobierno había invertido más de 20 millones de dólares en su construcción.

El resultado es que, aun los días de semana y en época de clases, cuesta asociar sus impecables y silenciosos pasillos de baldosas blancas con un lugar frecuentado por adolescentes. La infraestructura del colegio tiene capacidad para más de 400 personas, pero en las islas sólo existen 150 estudiantes secundarios que pueden consultar los 16 mil libros de la biblioteca, aprender computación en una sala con aparatos último modelo, usar los 18 hornos que tiene la sala de cocina, las otras tantas máquinas de coser de las de costura, los tableros de dibujo industrial, los instrumentos de música.

De todos modos, tanto la biblioteca como la cafetería, la pileta climatizada de 25 metros con aparatos especiales para discapacitados, las canchas cubiertas de squash, básquet y badminton están a disposición de los kelpers de todas las edades que paguen una cuota mensual. Por eso se llama Community School y hubo una gran fiesta para su inauguración. Igual que el día que llegó Margaret Thatcher y dejó de recuerdo un enorme plato con aplicaciones de oro sobre su superficie de plata, en 1992. Ese plato se convirtió en un punto obligado de toda visita guiada al colegio.

Paradoja

Terminada la educación obligatoria, un promedio del 98 por ciento de los alumnos opta –según Rendell– por prolongar un año más sus estudios secundarios. El siguiente paso es el Peter Symonds' Sixth Form College en Winchester, Inglaterra, una suerte de ciclo básico de dos años. El gobierno financia, además de los estudios, dos pasajes de avión por año hacia las islas, junto con el alojamiento y la comida en Winchester.

Para este año, Rendell espera que 18 isleños ingresen en universidades británicas, después de haber terminado el ciclo básico. A pesar de financiar también la última etapa de estudios, el gobierno "no impone las carreras ni la obligación de volver una vez que se reciben", aclara Rendell. Aunque los salarios en las Malvinas son comparables a los del Reino Unido, un problema para los jóvenes que deciden retornar es la falta de perspectivas de progreso, agrega. Rendell pone un ejemplo de su área: el de una estudiante que cursa en Londres una maestría. Cuando vuelva –se adelanta Rendell– más allá de un cargo de profesora, sólo podrá aspirar, en el largo plazo, a uno de los dos puestos de directora. O al de Rendell, cuando ella se jubile.

El privilegiado sistema de educación se montó sobre la prosperidad económica de las islas, cuando el ingreso del gobierno superó los 60 millones de dólares anuales por la venta de las licencias de pesca de calamar para una magra población de dos mil habitantes, en 1987. Con ese panorama y las cifras de desempleo que se abultaron en Europa, disminuyó el número de isleños que optaron por radicarse en el Reino Unido y aumentó la cantidad de jóvenes que vuelven a las islas cuando terminan sus estudios.

La cifra de 18 jóvenes recién recibidos puede parecer insignificante para un país con millones de habitantes, pero tiene su impacto en un mercado de trabajo como el kelper. Por eso, Rendell se encarga de asesorar a los que parten al extranjero sobre las profesiones en las que el gobierno de las islas les puede garantizar un puesto.

Son las mismas profesiones que, esperan, servirán para que el sistema educativo pueda seguir funcionando sin reparar en gastos: biología marina, por la pesca, y geología, ante la posibilidad de encontrar petróleo en las islas.

Memoria de los caídos en Malvinas



Alfredo Jorge Alberto Vázquez

Grado: **Alférez**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **V Brigada Aérea**
Unidad de combate: **A-4B *Skyhawk***
Fecha de nacimiento: **08/11/57**
Lugar de nacimiento: **Rosario (Santa Fe)**
Fecha de fallecimiento: **08/06/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Pob. Fitz Roy (I.Soledad)**~~ Bahía Agradable I. Soledad
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Mérito en Combate
La Nación Arg al Valor en combate
La Nación Arg al Mérito en Cbte

En su primer día en Bogotá

Menem ratificó su apoyo total a Gaviria en la OEA

En su primera jornada oficial, el jefe de Estado aseguró que las relaciones bilaterales con Colombia "están pasando por un excelente momento", y aprovechó la ocasión para ratificar que la Argentina votará por el presidente colombiano cuando el próximo 27 de marzo se dirima la nueva jefatura de la OEA.

El presidente Carlos Menem expresó ayer el "apoyo total" de la Argentina a la candidatura del jefe del Estado Colombiano, César Gaviria, para ocupar la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos (OEA).

Menem dijo que las relaciones de la Argentina con Colombia "están pasando por un excelente momento" a partir de los documentos bilaterales que suscribirá hoy con Gaviria, para "perfeccionar los instrumentos que hagan al crecimiento de las relaciones en el campo de la política, lo económico y lo social".

El jefe del Estado formuló declaraciones al llegar al aeropuerto de El Dorado, cercano a Bogotá, para iniciar su visita oficial a Colombia de dos días, en cuyo trascurso se reunirá con empresarios locales y argentinos, y recibirá un doctorado "honoris causa" en economía que le otorgará la Universidad de Nuestra Señora del Rosario.

En el aeropuerto, Menem y su comitiva fueron recibidos por la ministro de Relaciones Exteriores, Noemí Sanin, quien le dio la bienvenida en nombre de Gaviria, ya que por normas protocolares el presidente Colombiano no concurre a la estación aérea a recibir a sus pares.

Tras la recepción oficial, Menem se trasladó hasta el hotel Tequendama, lugar de su alojamiento durante su estadía en esa capital, donde participó de un almuerzo privado con miembros de su comitiva.

La primera entrevista de trabajo entre ambos mandatarios se realizó a las 17 y luego Menem concurrirá al Congreso para presentar sus saludos a los titulares de ambas cámaras.

Rumbo a España

Asimismo, el presidente de la Nación partirá el próximo domingo con destino a España, para cumplir una visita de Estado durante la cual se entrevistará con los reyes Juan Carlos y Sofía, y mantendrá reuniones de trabajo con el presidente Felipe González y con empresarios de ese país.

El jefe del Estado partirá el domingo a las 14.50 desde el aeropuerto internacional de Ezeiza, y arribará a Madrid el lunes por la mañana, cumpliendo una visita que se prolongará por cinco días y abarcará además las ciudades de Santiago de Compostela y Barcelona.

El programa oficial del viaje presidencial, difundido ayer en la casa de gobierno, prevé la llegada de Menem a la capital española para el lunes, acompañado por una comitiva que estará encabezada por el canciller Guido Di Tella.

El mismo lunes Menem compartirá un almuerzo privado con los reyes Juan Carlos y Sofía, en el Palacio de la Zarzuela; en horas de la tarde recibirá una visita de cortesía de Felipe González; y por la noche asistirá a una cena de gala en el Palacio Real.

Menem mantendrá el martes dos reuniones de trabajo con González -una en El Pardo y otra en el Palacio de La Moncloa, la sede del gobierno español-, y visitará el ayuntamiento de Madrid.



La canciller colombiana, Noemí Sanin, fue la encargada de dar la bienvenida al presidente Carlos Menem, al arribar a Bogotá

LA PRENSA
22 FEB 1994

Memoria de los caídos en Malvinas



Mario Luis Valko

Grado: **Alférez**
Especialidad: **Aviador**
Unidad de origen: **IX Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA 58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: ~~**28/06/58**~~ 18 - JUN - 58
Lugar de nacimiento: **Capital Federal**
Fecha de fallecimiento: ~~**28/06/82**~~ 24/05/82
Lugar de fallecimiento: ~~**Atlántico**~~
MAR ARGENTINO - 10 km al N de Caleta Olivia
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Muerto en Combate

MAS REVELACIONES EN ESPAÑA - CLARIN 22 FEB 1994

Monzer Al Kassar y las tramas de inteligencia

MADRID (Por **Juan Carlos Algañaraz**, especial para **Clarín**). — El traficante internacional de armas, **Monzer Al Kassar**, filmó un video del jefe de los servicios de inteligencia españoles (CESID), general **Emilio Alonso Manglano**, cuando visitaba montado en un burro unas ruinas históricas en Siria acompañado del comandante de los servicios secretos sirios, general **Alí Duba**.

Esta anécdota, que revela las extraordinarias relaciones de Al Kassar con las tramas de inteligencia de Siria y de España, forman parte de unas espectaculares revelaciones que sobre Al Kassar realiza un informe especial del madrileño diario "El Mundo".

Según una serie de versiones desmentidas por el jefe de la inteligencia española, el general **Manglano habría viajado a Buenos Aires para entrevistarse con quien por entonces ejercía la cartera de Interior, José Luis Manzano**, para pedirle que facilitara la concesión de la nacionalidad argentina a Al Kassar, un trámite que se realizó luego con extraordinaria celeridad.

Justamente, el traficante fue detenido en el aeropuerto de Barajas, Madrid, por orden del juez **Baltasar Garzón**, y presentó como documento de identidad el pasaporte argentino número 13.363.273. La nacionalidad argentina le ha sido retirada y ahora Al Kassar debe responder ante los magistrados de la Argentina cuando finalicen los tres procesos a que está sometido en España, ya que le ha sido concedida la extradición.

El informe señala que Al Kassar **"engañó al Ministerio del Interior español"** ya que se comprometió con los funcionarios para obtener informaciones en Damasco, si se le concedía el permiso especial para viajar, que permitieran descubrir escondites de armas en la capital española de los radicales palestinos que volaron el restaurante "El Descanso" de Madrid, frecuentado por militares norteamericanos, en el que murieron 23 personas y resultaron gravemente heridas más de 70.

Al Kassar, que está en libertad provisional desde julio de 1993, viajó a Damasco a finales de enero en medio de un gran escándalo político que incluso provocó enfrentamientos internos en la magistratura, el Ministerio del Interior y el gobierno de **Felipe González**. Altos funcionarios policiales sostenían que el traficante realizaría gestiones de paz con grupos palestinos como al que se acusa de realizar el atentado contra "El Descanso".

El comandante **Zaki Helou**, jefe de ese núcleo terrorista, fue víctima de un atentado en Madrid en 1984 cuando era acompañado por dos hermanos de Al Kassar. Gravemente herido, Zaki Helou, fue internado en una clínica y después trasladado a Varsovia. Todos estos gastos corrieron por cuenta, según el informe de "El Mundo", de Al Kassar. Es un secreto a voces que el traficante es un colaborador de inestimable valor para los servicios de inteligencia y seguridad de España. Pero Al Kassar retornó de Damasco sin producir ninguna información.

El informe detalla que Al Kassar debe responder ante la Justicia española por una flotilla de 19 automóviles de lujo robados que se encontraron en sus propiedades. También por el atentado contra un dirigente libanés

James Cheek pasea y se informa en la Patagonia

El embajador de los Estados Unidos, **James Cheek** dijo en Rawson que se propone conocer la Patagonia y otras regiones del país, para tener una visión **"de primera mano"** que le permita responder acertadamente a las consultas de potenciales inversores.

Cheek, quien ayer visitó la provincia de Chubut y hoy irá a la de Tierra del Fuego, arribó al aeropuerto militar de la base Almirante Zar, de Trelew, con una agenda en la que se alternaron las reuniones protocolares con los paseos turísticos.

El diplomático fue recibido por el gobernador, **Carlos Maestro**, y sus ministros, tras lo cual brindó una conferencia de prensa en el casino de oficiales de la base militar.

Opinó que la de "Chubut es una provincia de mucho interés; estoy de gira por el sur y también es natural pasar por acá a conocer la Patagonia, que empieza acá".

Los funcionarios locales entregaron al diplomático una carpeta con distintos proyectos de interés provincial, destacándose entre ellos los vinculados con la forestación, la lucha contra la desertificación y el comercio.

El embajador dijo que los Estados Unidos tienen "mucho interés" en actividades como la ecología y la minería. "En ese sentido, esta provincia es muy importante. Por eso estoy aquí", añadió.

Sobre eventuales inversiones norteamericanas en la región, Cheek dijo que **"eso depende de los inversionistas"**.

"Pero —añadió— en lo que a mí respecta, estoy siempre en contacto (con ellos), no solamente desde Buenos Aires sino cuando voy a los Estados Unidos. Una de mis misiones es responder constantemente a los inversores potenciales."

Memoria de los caídos en Malvinas



Julio Jesús Lastra

Grado: **Suboficial Principal**
Especialidad: ~~**Mecánico**~~ —— Comisario - Despachante de Aeronave.
Unidad de origen: **I Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Hercules C-130**
Fecha de nacimiento: **22/08/35**
Lugar de nacimiento: **La Puerta (Cba.)**
Fecha de fallecimiento: **01/06/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Atlántico**~~ Norte Estrecho de San Carlos
Condecoración recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 3 hijos



F-28 cumpliendo un servicio de LADE estacionado en la plataforma del aeropuerto de Puerto Stanley.
En el círculo puede apreciarse la bandera británica (año 1981)

De esta manera, se le evitaban al pasajero malvinense los inconvenientes de cambiar de línea en Comodoro Rivadavia y tener que pernoctar en Buenos Aires, pues se lo dejaba al pie del avión de Aerolíneas Argentinas que lo llevaba en vuelo directo. Todas estas innovaciones daban como resultado que el viaje a Londres se reducía a la mitad de tiempo, y además se ahorraban los gastos de traslado y pernocte.

También, para mejorar la atención local, se incorporó a la agencia un malvinense de confianza. Para ello se eligió al señor Alexander Betts, padre del cadete Paul Betts. Esta persona resultó sumamente útil, ya que, gracias a la relación casi familiar que tenía con todos los habitantes, podía darle al malvinense aquello que la Falkland Islands Company ofrecía como ventaja especial: *atención por su propia gente.*

Cabe recordar que desde el inicio de las actividades de Líneas Aéreas del Estado en Malvinas, Richard Anderson se desempeñó como auxiliar del jefe de base. En aquel momento había sido propuesto por el gobierno local por hablar un poco de castellano, pero resultó no ser una persona de confianza; en realidad era el espía oficial que debíamos tolerar.

A través de él, tanto el gobierno, la FIC y el UKFIC se enteraban diariamente de todo lo que ocurría en LADE y en la oficina del vicecomodoro. Esta situación, aunque resultaba sumamente incómoda, había que aceptarla y manejarla con inteligencia. Incluso posibilitaba sacar ventajas, ya que, dejando trascender sólo aquello que nos convenía, verdades o mentiras, se lograba desinformar al oponente.

También estaba prevista la incorporación, como auxiliares de a bordo (azafatas), de dos jóvenes malvinenses para desempeñarse con exclusividad en los vuelos de Líneas Aéreas del Estado a Malvinas. Esto tenía como propósito el de asegurar la atención al pasajero en su mismo idioma, a la vez que era una nueva forma de vincular a los jóvenes en relación laboral con la Argentina.

Esta iniciativa despertó gran expectativa, pero su implementación se vio demorada en razón de que la mayoría de las potenciales candidatas eran menores de edad, y las mayores de 18 años ya estaban casadas y con hijos, como era costumbre en las islas.

Finalmente, la guerra dio por tierra con esta buena iniciativa, que sin dudas, hubiera contribuido de manera importante al objetivo de integración.

Otro servicio que se cumplía desde la agencia LADE, era el de la coordinación de encargos per-

Memoria de los caídos en Malvinas



Manuel Alberto Albelos

Grado: **Suboficial Ayudante**

Especialidad: ~~**Mecánico**~~ ABASTECIMIENTO

Unidad de origen: **I Brigada Aérea**

Unidad de combate: **Hercules C-130**

Fecha de nacimiento: **03/01/44**

Lugar de nacimiento: **Córdoba**

Fecha de fallecimiento: **01/06/82**

Lugar de fallecimiento: [redacted]. Norte Estrecho de San Carlos

CONDECORACIÓN RECIBIDAS: La Nación Argentina al Valor en Combate

La Nación Argentina al muerto en combate

Casado - 1 hijo.

La Nación Arg. al Valor en Combate

" " " " Muerto en Combate

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087704

SHEET 1

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP030P

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
6	11	C0018	DISC		1	EA	2.810 00	2.810 00
							TOTAL IN DFLS	2.810 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUP[PLI]ES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NET[HERL]ANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND T[HAT] THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF [SUPP]LIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

FORM. 820-I -06-76

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

Memoria de los caídos en Malvinas



Francisco Tomás Luna

Grado: **Suboficial Ayudante**
Especialidad: ~~**Mecánico**~~ — Comunicaciones
Unidad de origen: **II Brigada Aérea**
Unidad de combate: **LearJet LR-35A**
Fecha de nacimiento: **28/09/44**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **07/06/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Atlántico**~~ Isla de Borbón
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado - 2 hijos

La Nación Argentina al Valor en Combate
" " " Muerto en Combate

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087704

SHEET 1

DESPATCH TO :
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO :
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER : 27MP030P

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
6	11	C0018	DISC		1	EA	2.810 00	2.810 00
							TOTAL IN DFLS	2.810 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW-FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUP[illegible]IES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH TH[illegible] REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NET[illegible]LANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND T[illegible] THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF [illegible]LIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

DATE :

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

FORM. 620-I -06-76

POSTAL ADDRESS : SCHIPHOL AIRPORT, THE NETHERLANDS - TELEPHONE : AMSTERDAM 544 91 11 - CABLES : AMSFO AMSTERDAM - TELEX : 16208 AMFO NL - BANK : ALGEMENE BANK NEDERLAND N.V. A'DAM NR. 5403 35509 AND AMROBANK A'DAM NR. 4112 359

Memoria de los caídos en Malvinas



Guido Antonio Marizza

Grado: **Cabo Principal** Suboficial Auxiliar
Especialidad: **Mecánico** de vuelo
Unidad de origen: **II Brigada Aérea**
Unidad de combate: **LearJet LR-35A**
Fecha de nacimiento: **10/05/48**
Lugar de nacimiento: **Paraná (E.Ríos)**
Fecha de fallecimiento: **07/06/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Atlántico**~~ Isla de Borbón
Condecoraciones Recibidas: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 2 hijos
La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación " " Muerto en Combate

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 0

23-09-0 XW K

INVOICE ◇ CERTIFICATE OF APPROVAL ◇ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087704

SHEET 1

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP030P

SCHIPHOL-OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
6	11	C0018	DISC		1	EA	2.810 00	2.810 00
							TOTAL IN DFLS	2.810 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-1 -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERLANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

Memoria de los caídos en Malvinas



Miguel Angel Cardone

Grado: **Cabo Principal**
Especialidad: **Mecánico** de Aeronave
Unidad de origen: **I Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Hercules C-130**
Fecha de nacimiento: **03/03/52**
Lugar de nacimiento: **Santa Fe**
Fecha de fallecimiento: **01/06/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Atlántico**~~ Norte Estrecho de San Carlos
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado – 2 hijos.

La Nación Arg al Valor en Combate
" " " " Muerto en Combate.

CLARIN

9 MAR 1995

Armados hasta los dientes

En medio de un **impresionante dispositivo de seguridad**, el avión **Tango 02** de la Presidencia llegó al Aeroparque Jorge Newbery a las 17.05 de ayer. Una hora y cuarto antes había levantado vuelo en el aeropuerto de Córdoba con la carga completa: el juez **Alberto Suárez Araujo**, el comisario **Mario Naldi**, 20 policías, los **diez colombianos detenidos** y **más de una tonelada de cocaína**.

El avión dio un breve rodeo y estacionó frente a la recepción del sector militar del Aeroparque, donde lo esperaban **más de 100 policías, 4 helicópteros, 2 camiones celulares, 2 furgones antiexplosivos y 30 patrulleros**. Un operativo similar al que controló el traslado previo, desde los tribunales cordobeses hasta el aeropuerto de **Pajas Blancas**.

A las 17.15, los detenidos empezaron a bajar la escalerilla de a uno, con las cabezas cubiertas. Se dejaban llevar de un brazo, mirando hacia abajo, y caminaban lentamente hasta los camiones celulares en medio de un cordón formado por policías con **escopetas y ametralladoras**.

Después que bajó el último –un hombre robusto, con la cabeza tapada por una camisa multicolor–, los policías abrieron una puerta lateral del avión y armaron un "pasamanos" con grandes bolsas de tela blanca donde estaban los paquetes con la droga. **Las bolsas llenaron dos furgones antiexplosivos** de los bomberos de Morón.

Enseguida, la caravana –custodiada por los 30 patrulleros y los 4 helicópteros– salió rápidamente hacia la Costanera y enfiló para el Norte. La droga quedó en la Dirección de Narcotráfico, en Martínez, aunque anoche se preparaban para llevarla a la bóveda del **Banco Provincia**.

Los detenidos fueron a la Brigada de Tigre,

Una larga investigación sobre pistas clandestinas

La búsqueda de pistas clandestinas de aterrizaje se intensificó a partir del 17 de abril de 1991. Ese día, en un mensaje a todo el país, el presidente **Carlos Menem** dispuso que la Fuerza Aérea y la Gendarmería Nacional, con apoyo del gobierno de los Estados Unidos, realizaran "un relevamiento aerofotográfico de nuestro territorio para detectar la posible existencia de **pistas de aterrizaje clandestinas, plantaciones de coca o cualquier otro indicio de actividad de narcotraficantes**".

El anuncio se hizo un mes y medio después que trascendiera que la Justicia española estaba investigando lo que después se conoció como el "Yomagate", y el mismo día en que el jefe del Estado decidió la intervención federal al gobierno de **Ramón Saadi** en Catamarca.

El caso **María Soledad Morales** había puesto sobre el tapete el tema del tráfico y consumo de droga en Catamarca.

Ya en diciembre de 1990, dos enviados de la **DEA** habían relevado por lo menos seis pistas clandestinas de aterrizaje, cuyas fotos fueron entregadas al ex embajador estadounidense **Terence Todman**.

Diez días después de la intervención se confirmaba la existencia en la provincia de **16 aeródromos o lugares aptos para aterrizaje**.

Más allá de que cualquier particular puede solicitar la habilitación de un aeródromo en su propiedad privada (a través de un trámite en la **Dirección Nacional de Circulación Aérea**, dependiente de la Fuerza Aérea), en ese momento llamó la atención la proliferación de pistas a las que, en su mayoría, no podía accederse por tierra.

A fines de mayo de 1991, el entonces juez federal de Catamarca **Efraín Rosales Saadi** ordenó un primer reconocimiento aéreo y comunicó que no se habían detectado pistas clandestinas.

Memoria de los caídos en Malvinas



Carlos Domingo Cantezano

Grado: **Cabo Principal**
Especialidad: **Mecánico** de Aeronave
Unidad de origen: **I Brigada Aérea**
Unidad de combate: **Hercules C-130**
Fecha de nacimiento: **10/08/49**
Lugar de nacimiento: **Capital Federal**
Fecha de fallecimiento: **01/06/82**
Lugar de fallecimiento: **~~Atlántico~~** Norte Estrecho de San Carlos
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en combate

La Nación Arg. al Valor en Combate
" " " " Muerto en Combate

evitar confrontación con la flota inglesa y permitir al general Haig hacer nueva ronda de conversaciones.

Por esta decisión, la Junta de Comandantes en Jefe transfirió toda la responsabilidad del despliegue a la Fuerza Aérea que, habiendo creado el Comando Aéreo de Transporte, de inmediato estableció un puente aéreo con Malvinas de cuya importancia hablan los números. Durante el mes de abril trasladó 5.500 toneladas de carga y 9.800 hombres; realizó 420 aterrizajes. Además el Comando Naval de Tránsito Marítimo designó a algunos buques logísticos de ELMA y de empresas privadas que con gran esfuerzo y riesgo transportaron algunas cargas a las islas y/o cumplieron funciones de apoyo entre distintos puertos de las islas.

Extracto del informe del brigadier Castellano:

El comando del componente aéreo en Malvinas

Quién ha tenido el honor de comandar hombres cuyo valor y coraje sobradas muestras tuvo el enemigo, no necesita ya lograr nada profesional en la vida, porque en ese aspecto ya se le ha brindado todo.

Como uno de los que tuvo ese raro privilegio, con sincero orgullo dedico estas reflexiones a los camaradas de la Fuerza Aérea que sin distinción de cargo o jerarquía me acompañaron a las islas y en reconocimiento al profesionalismo, lealtad, coraje y espíritu de sacrificio puesto de manifiesto en toda circunstancia y en aquellas oportunidades en que los avatares de la contienda, me permitieron compartir con ellos los momentos de éxito y dolor, como simples soldados en el cumplimiento de su deber en la epopeya del Atlántico Sur.

Cuando el 26 de marzo de 1982, me presenté al comandante de Operaciones Aéreas, en el edificio "Cóndor", cuan lejos estaba de imaginar la orden que iba a recibir y la enorme tarea, trascendencia, y responsabilidad que el cumplimiento de la misma implicaba.

En efecto, el brigadier mayor Weber me informa lacónicamente que la conducción superior (Junta Militar) había decidido la ocupación transitoria de las Islas Malvinas, que la misma se realizaría el 1º de abril y yo había sido designado comandante del Componente Aéreo en dicho operativo.

Recuperado del impacto emocional del primer momento, me informó que la operación estaba prevista para el 15 de mayo pero que circunstancias no evaluadas anteriormente, aconsejaban adelantar la fecha; no obstante, había conversaciones entre la Cancillería y el Poder Ejecutivo (Junta Militar) incluso con acuerdo de los Estados Unidos, quienes se mantendrían neutrales aconsejando a Inglaterra negociar para minimizar el conflicto; además, nuestra permanencia se limitaría a cinco días como máximo, lapso después del cual, se dejaría una pequeña fuerza conjunta de ocupación para dar apoyo al gobierno militar a constituirse, replegándose el grueso de los efectivos al continente dando por finalizada nuestra participación.

Inmediatamente me hizo entrega de una copia del "Plan Contribuyente de la Fuerza Aérea" al Plan Esquemático elaborado por una Comisión de Trabajo Conjunta. Constaba de seis o siete hojas escritas de puño y letra por el jefe del Departamento Planes del Comando de Operaciones Aéreas y en esencia, poco y nada aclaraba con respecto a nuestra tarea en la oportunidad de la ocupación.

Deseo dejar explícitamente aclarado, que éste fue el único documento recibido por nuestro comando, durante todo el conflicto Malvinas.

Me reuní a continuación con el comodoro Andreasen (departamento Planes) y comodoro Ferraris (departamento Personal) manfiestándoles mi inquietud ante la certeza de que este asunto derivaría en un conflicto muy grave, reiterándome los nombrados lo ya dicho por el comandante en cuanto a que todo

Memoria de los caídos en Malvinas



Mario Duarte

Grado: **Cabo Principal**
Especialidad: **Mecánico** de Armamento
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: **27/03/54**
Lugar de nacimiento: **~~Colonia Elisa~~ (Chaco)** Sgto Cabral
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: [redacted]) BASE AEREA MILITAR CONDOR Darwin. Is. Malvinas
CONDECORACION RECIBIDA: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 3 hijos.

La Nación Arg al Valor en Combate
" " " " Muerto en Combate.

Sus restos --- en la Arg en Darwin Is Mal

AMPLIAN EL CAPITAL EN 400 MILLONES

Iberia vende parte de Aerolíneas a un grupo de bancos de EE.UU.

Una reorganización empresarial determina que el 63,35% del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas quede en manos de un nuevo grupo ◆ Pero Iberia mantendrá el control operativo

Aerolíneas Argentinas se apresta a iniciar 1996 con el comando de un **nuevo grupo de propietarios**, en el cual la española Iberia conservaría el 20% de las acciones y el **manejo operativo** de la empresa.

Si se concretan la negociaciones encaradas en las últimas semanas, el paquete mayoritario de Aerolíneas Argentinas que actualmente posee Iberia quedaría en manos de una sociedad integrada por **Teneo** (el hólding español que reúne a las empresas estatales rentables) y **un grupo de bancos norteamericanos.**

La transferencia accionaria en danza permitiría **ampliar el capital** de Aerolíneas en alrededor de 400 millones de dólares y sanear la pesada carga financiera que arrastra la empresa.

La operación que permitiría el ingreso de **nuevos socios** a Aerolíneas Argentinas fue analizada y prácticamente aceptada por el directorio de la compañía en la última reunión efectuada el viernes. Ahora, solo resta la **aprobación definitiva** por parte de la asamblea de accionistas que fue convocada para el 30 de noviembre.

Cambios profundos

La venta de acciones que se está negociando **cambiará sustancialmente** la composición del grupo propietario de Aerolí-

ARCHIVO CLARIN



Nuevos dueños. Presionada por la Unión Europea, Iberia achicó su participación accionaria en Aerolíneas Argentinas, ahora con nuevos socios.

neas Argentinas. Actualmente, las acciones se encuentran repartidas de la siguiente manera: Interinvest (sociedad controlada por Iberia) 53,35%; Iberia 30%; Estado argentino 5%; Programa de Propiedad Participada (PPP) 10% e inversores privados locales 1,65%.

De acuerdo con los datos obtenidos por **Clarín**, la recomposición accionaria en marcha comprendería los siguientes cambios:

- **Iberia se desprendería en forma total de Interinvest.**
- **El 60%** de Interinvest lo absorberá un consorcio de bancos **privados** norteamericanos de primera línea. En tanto, el 40% restante quedará en poder de Teneo, el hólding estatal ibérico.
- A la nueva sociedad que ocupará el lugar de Interinvest, **Iberia le venderá un tercio** de la participación directa que tiene en Aerolíneas Argentina y se quedará sólo con el 20% de las acciones.

Una vez que se concreten esas modificaciones **la nueva integración accionaria** de Aerolíneas sería la siguiente: 63,35% en poder del tándem Teneo-bancos norteamericanos; 20% Iberia; 10% PPP; 5% Estado argentino y 1,65% capitales locales. Según los términos de la negociación, **el manejo operativo seguiría a cargo de Iberia**.

De acuerdo con el análisis que hacen los responsables de Aerolíneas Argentinas, la operación planteada provocará un doble beneficio.

Por un lado, la empresa logrará incorporar **recursos frescos** para mejorar su situación financiera. Al sacarse de encima el lastre de las deudas, Aerolíneas estará en mejores condiciones económicas y patrimoniales a la hora de solicitar **nuevos créditos** para las futuras inversiones.

Por otro lado, Iberia –la empresa responsable de la operación de Aerolíneas–, con su menor participación accionaria, podrá encarar con más aire **la reorganización empresarial que le exige la Unión Europea.**

CLARIN 29 OCT 95

Memoria de los caídos en Malvinas



Juan Antonio Rodriguez

Grado: **Cabo Principal**
Especialidad: **Mecánico** de Instrumental
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: **06/01/53**
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **P[redacted]** BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR → DARWIN. - I. Soledad
Condecoración recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 3 hijos.

La Nación Arg. al Valor en Combate
" " " " Muerto en Combate

POLICIA

Editor
Daniel Capalbo
Subeditor
Horacio Cecchi
Redactores
Alberto López (jefe)
Eduardo Villar
Alejandro Pairone
Cynthia Ottaviano
Hernán Brienza
Sergio Limiroski
Roberto Caballero

El Tango 02 trasladó a los traficantes colombianos

Con un impresionante despliegue de seguridad arribó a Buenos Aires el avión que el Presidente puso a disposición para traer a los diez detenidos y al cargamento de cocaína. Se sigue la pista de la red local



Mario Naldi exultante y aplaudido por sus colegas

Llegaron los narcos



Bajan los narcos del Tango 02

Los relojes marcaban exactamente las cinco de la tarde cuando el Fokker F-28 de la Presidencia de la Nación, bautizado como Tango 02, el mismo en el que suelen viajar los ministros y que alguna vez llevó en sus entrañas al Papa Juan Pablo II, descendió en la pista militar del aeroparque porteño. El primero en bajar fue el comisario Mario Naldi, titular de la División Narcotráfico Norte de la Policía Bonaerense. Más de un centenar de efectivos policiales y de la Fuerza Aérea estrecharon el cerco alrededor de la nave para esperar a que transitaran por la escalerilla los diez narcotraficantes detenidos en Catamarca y Córdoba. El mayor operativo antidroga realizado en el país provocó inocultables muestras de fervor en los uniformados reunidos en el Jorge Newbery, quienes se abrazaron largamente con los agentes recién llegados del norte. El cargamento incautado en Palo Blanco fue transportado en bolsas de polipropileno blanco para ser pesado y clasificado minuciosamente por los peritos bonaerenses (ver aparte) bajo extremas medidas de seguridad.

Los panes de cocaína fueron trasladados a la sede de Narcotráfico Norte, en Martínez, en dos camiones antiexplosivos del Cuerpo de Bomberos custodiados por quince patrulleros de la Unidad Regional de Vicente López, cinco helicópteros Robinson y efectivos del grupo Halcón. También integraron esta guardia algunos autos sin identificar y personal de civil apostado a lo largo del camino.

En la puerta del hall de la Base Aérea Militar de Aeroparque, pegada a la entrada del Museo de la Aeronáutica, podían verse dos autos particulares con una sirena en su costado, uno sin chapa y otro con patente paraguaya. *"Son de la DEA"*, indicó una fuente policial. Todavía flameaban las banderas norteamericanas colocadas para la recepción de John Shalikashvili, titular de la Junta de Jefes del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos, quien llegó poco antes que la nave con los narcos.

A la hora de las palabras, tanto el juez Alberto Martín Suárez Araujo como los altos oficiales de la policía provincial asignados a la operación Café Blanco le dieron todo el crédito de la investigación al comisario Naldi. *"El se jugó por un dato que le llegó por vía telefónica y le llevó todos los datos al juez. Después fueron convocados la SIDE y la DEA"*, dijo un muy estrecho colaborador del jefe policial. El dato fue corroborado por el comisario Vicente Luis Brizuela, segundo de Alberto Lestelle, secretario de Lucha contra el Narcotráfico de la Nación y, más tarde, por el propio juez que dio el aval para concretar la investigación. *"No descartamos nuevos allanamientos. Fue difícil, porque el grupo sabía moverse bien, pero se logró el objetivo"*, agregó Suárez Araujo.

Precisamente en la tarde de ayer circuló la versión de que habrían sido detenidos otros cuatro integrantes de la banda subsidiaria del cartel de Cali. La información decía que los arrestados son de nacionalidad argentina, aunque no abundaba en más datos. El magistrado, sin embargo, se negó a confirmar esta especie y sin demasiados prolegómenos se escudó en el secreto de sumario. No es la primera vez que, en el marco de este procedimiento, una filtración amenaza con echar todo el trabajo a perder (ver aparte) y los investigadores tienen la firme convicción de que la organización desactivada el lunes tiene muchas ramificaciones dentro del país. *"Si, como sospechamos, la droga iba para Estados Unidos o Europa, es evidente que necesitaban apoyo logístico para sacarla del país. Y en eso estamos"* sostuvo Naldi, tras repetir como una le frente a los micrófonos los lles más llamativos de la operación ●



El Piper Cheyenne quedó en Palo Blanco, custodiado por expertos



El cargamento de cocaína es cargado en un camión antiexplosivos con un espectacular despliegue de los Halcones

Duhalde vs. Angeloz

Conocido el disgusto del gobernador Eduardo Angeloz por la presencia de policías bonaerenses en Córdoba sin su consentimiento, fueron primero Eduardo Duhalde y luego el juez Martín Suárez Araujo, quienes justificaron el secreto que alejó al mandatario mediterráneo de los pormenores de la operación Café Blanco.

"De ninguna manera nos hemos inmiscuido en territorio de otra provincia con otro objetivo que no haya sido el que el juez federal (Suárez Araujo) indicó -aclaró el gobernador bonaerense-. *Hay que entender que fue un operativo muy especial, en el que los policías de mi provincia trabajaron casi dos años evitando cualquier tipo de filtración"*.

Suárez Araujo, apoyando las declaraciones de Duhalde, aseguró que *"las actuaciones fueron en el marco de la ley de drogas, que me autoriza a ingresar en otras jurisdicciones, como Córdoba, mientras comunique al juez del distrito que se está llevando a cabo un procedimiento. Así se hizo* -remarcó el juez Federal de San Martín-: *avisé a la jueza Garzón de Lascano, pero ella estuvo impedida de filtrar el dato por el secreto de sumario"*.

Entretanto, la puja desatada entre los diferentes organismos de seguridad por el crédito de la operación que logró quebrar el brazo local del cartel de Cali creció con el correr de la horas. *"Es que fue un golpe grande y nadie quiere perderse la medalla"*, confesó una alta fuente de los espías locales. Desde la secretaría que dirige Lestelle no ahorraron munición contra las huestes de Anzorreguy: *"Quieren acaparar las cámaras"*, se quejaron por lo bajo. Pero fue la Policía Bonaerense la que recibió los elogios de Duhalde y el presidente Menem, aunque compartieron halagos con la DEA y la SIDE ●

Memoria de los caídos en Malvinas



Miguel Angel Carrizo

Grado: **Cabo Primero**
Especialidad: **Mecánico** de Electrónica
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: ~~**08/08/58**~~ 8-AGO-58
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Pradera de ~~Ganso (I. Soledad)~~** Darwin - Is. Soledad / Base Aérea Militar Cóndor
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

La Nación Arg. al Valor en Combate
" " " Muerto en Combate

Condecoración Arg.

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

ISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 0

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087704

SHEET 1

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS
CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103
AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MPO30P

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
6	11	C0018	DISC		1	EA	2.810 00	2.810 00
							TOTAL IN DFLS	2.810 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22, 1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERLANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF FOKKER - VFW B.V.

FORM. 320-I -06-76

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

Memoria de los caídos en Malvinas



José Alberto Maldonado

Grado: **Cabo Primero**
Especialidad: **Mecánico** de aeronave
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: **03/09/[redacted]** 57
Lugar de nacimiento: **Córdoba**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: [redacted] BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR Darwin - Is Soledad

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Cementerio Arg. ----

Recibiría Aerolíneas aporte de capitales de los Estados Unidos

Negociación: con el objetivo de lograr una inyección de 300 millones de dólares se produciría un mayoritario traspaso de acciones a un grupo de bancos norteamericanos.

Por estos días comenzó a anudarse una operación de aporte de capitales norteamericanos en Aerolíneas Argentinas que apuntaría a un doble objetivo.

Por un lado, limpiar el pasivo de Aerolíneas, mediante el saneamiento de sus compromisos financieros de forma tal que sus actuales balances operativos (de signo positivo) no tengan que sostener un peso financiero que torne complicado su futuro.

Tras ese saneamiento que implicaría la entrada de un aporte de capitales frescos impensable en otras épocas, en las que fue imposible conseguir interesar a nuevos inversores nacionales, Iberia podría sanear sus *números* frente a las rígidas exigencias de funcionamiento que le impone la Comunidad Económica Europea.

Lo inédito del acuerdo que se buscaría convalidar en la asamblea de accionistas por realizarse el 30 de noviembre próximo y cuya paternidad se atribuye a la dupla conformada por el presidente de esa compañía, Manuel Morán, con el director y ex embajador, Terence Todman, marcaría un ingreso de capitales norteamericanos que transformaría a un grupo de bancos de ese país en propietarios mayoritarios de las acciones de Aerolíneas.



Terence Todman

No obstante, Iberia seguiría reteniendo el manejo operativo de esa compañía.

En lo que respecta a las negociaciones que todavía se encuentran en curso el Estado argentino, con la propiedad del 5 % de las acciones, y la representación correspondiente al 10 % del programa de propiedad participada del personal, más otra mínima porción poco superior al uno por ciento en manos de inversores argentinos, poco es lo que tienen que decir frente al acuerdo en ciernes con los bancos norteamericanos.

En los últimos tiempos las aerolíneas latinoamericanas han comenzado a despertar creciente interés entre los inversores privados.

El acuerdo en vías de materialización que ahora trascendió fue analizado ayer durante una reunión del directorio de Aerolíneas Argentinas que presidió Manuel Morán y de la cual participó Todman.

También ayer los seis gremios de esa empresa habían convocado en el aeroparque metropolitano una asamblea que terminó en un completo fracaso, tras lo cual se resolvió dejar sin efecto una serie de medidas de fuerza que pensaban poner en vigor a partir del lunes.

En un momento de fuerte desocupación la disciplina laboral –afirmó un calificado observador–, es una constante y máxime en una actividad como el aerotransporte cuyo pasado inmediato viene de atravesar una etapa de grandes complicaciones en todo el mundo.

Respecto de las denuncias de un supuesto vaciamiento de Aerolíneas, en el medio recuerdan que una compañía no se define por la propiedad de su flota, sino por la capacidad de volar de su gente y su atractivo comercial.

En esos dos aspectos Aerolíneas *pisa* fuerte y en lo que hace a los rumores que se desataron por la inminente salida de servicio de seis máquinas Boeing 727 ya pasadas en años, los expertos recuerdan que en el desierto de Mojave (en los Estados Unidos) hay centenares de aviones estacionados casi nuevos que están a la espera de tiempos mejores.

En estos momentos un broker salió a conseguir para Aerolíneas un conjunto de seis máquinas Boeing, pero del tipo 737, con muchos menos años de uso que los 727 que saldrán de servicio y que comenzaron a *vestir* los colores de Aerolíneas a fines de la década del setenta.

Ernesto De Paola

LA NACION

28 OCT 95

Memoria de los caídos en Malvinas



Agustin Hugo Montaño

Grado: **Cabo Primero**
Especialidad: **Mecánico** de Aeronave
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: **09/08/56**
Lugar de nacimiento: **Caucete (San Juan)**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **~~Pradera de Ganso (I.Soledad)~~** BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR / Darwin Is Soledad

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 1 hijo

el número del último folio.

CAMPO 21: Corresponde a la identificación de la carpeta. No se dejará espacio entre ellos. Ejemplo: C.1

CAMPO 40: AR

CAMPO 62: Público.

CAMPO 63: Impreso, Fotocopia, etc.

CAMPO 64: Idioma. Ejemplo: es.

CAMPO 74: Año de nacimiento del biografiado.

CAMPO 75: Año de fallecimiento del biografiado.

CAMPO 76: Para **Caídos en Malvinas.**
-Muerto en combate.
-Detalle de la documentación según índice.
-Se consignará el grado militar que tenía en el momento de su deceso.
- AVIADOR MILITAR - NAVEGADOR - TRIPULANTE
- MECANICO DE AVION - SOLDADO

CEYN-
Para **Precursores, Beneméritos y Benefactores.**
-Se aclarará el rubro.
-Nacionalidad.
-Detalle de la documentación según índice.
-Grado militar.
-Brevet Internacional, Nacional, etc.
CEYN: - PILOTO AVIADOR ~~ETC~~ PILOTO AEROSTATA - MECANICO DE AVION

CAMPO 80: B, B, P o CMLV

CAMPO 83: AR

CAMPO 94: Fecha de confección de la ficha. Ejemplo: Cfd20000324

Memoria de los caidos en Malvinas



José Luis Peralta

Grado: **Cabo Primero**
Especialidad: **Mecánico** DE ARMAMENTO
Unidad de origen: **III Brigada Aérea**
Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***
Fecha de nacimiento: **02/09/60** — Localidad de [illegible]
Lugar de nacimiento: **~~San Carlos~~ (Santa Fe)** Darwin Is Soledad
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **~~Pradera del Ganso~~ (I.Soledad)** BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR
Condecoración recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Casado 2 h/2 . 2ª Nov. 20 dic 82

Cementerio Arg.

-El **comando operacional** de la Task Force, Alte Woodward:

-no pudo inutilizar los aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra, (un **IA 58**, un MB 339, un Skyvan);

-no pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina, (el 58 % de los nuestros alcanzaron su OM), si bien logró derribar tres aviones, mediante el misil AIM 9L;

-no logró la superioridad aérea local;

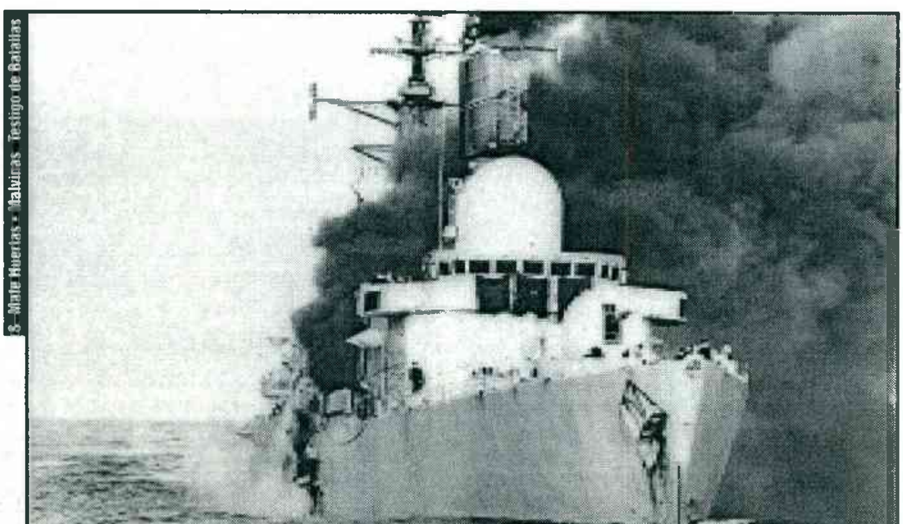
-fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Sólo logró infiltrar elementos de comando en las islas; que le sería de invalorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco, y posteriores movimientos terrestres.

Pérdidas sufridas por el enemigo

En este largo e intenso día, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

-Un buque clase *Sheffield* D 42, (HMS *Exeter* ó HMS *Sheffield*) seriamente dañado, (probablemente hundido en la noche).

-Dos fragatas clase *Amazon,* (tipo 21), HMS *Arrow* y HMS



Cuatro de los nueve impacto de proyectiles de 30 mm que sufrió la fragata Arrow durante un ataque de aviones Dagger el 1 de mayor de 1982.

Memoria de los caídos en Malvinas



Andrés Luis Brashich

Grado: **Cabo Primero**

Especialidad: **Mecánico** de Armamento

Unidad de origen: **III Brigada Aérea**

Unidad de combate: **IA-58 *Pucará***

Fecha de nacimiento: **02/10/60**

Lugar de nacimiento: **Córdoba**

Fecha de fallecimiento: **01/05/82**

Lugar de fallecimiento: ~~**Pradera de Ganso (I. Soledad)**~~ BASE AEREA MILITAR CONDOR

Darwin Is Soledad

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate

La Nación Argentina al Muerto en Combate

Centeno Dy

Así fue como aquel 1° de mayo de 1982, la FAA hizo retroceder a la poderosa flota británica.

falta espacio →

Extracto del Informe del Brig Castellano

En la madrugada del 1ro de mayo, nos encontrábamos descansando al lado de nuestro puesto de comando, cuando un trueno ensordecedor nos levantó en vilo. Me comuniqué de inmediato con el Com Destri, quién lacónicamente me informó que un Vulcan nos había bombardeado la pista.

Luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aún el olor acre y penetrante de los explosivos que aún permanecía en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponían en plena obscuridad, para auxiliar a los camaradas heridos, guiándose sólo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.

La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas fue muy clara; pero evidentemente no lo logró.

Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó con las primarias luces la dispersión de los Pucará, previendo un segundo ataque. Hubo ansiedad, hasta que se comprobó que sólo una bomba tocó la pista, manteniendo en consecuencia su operatividad

Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas diecisiete bombas de 1000 libras y que erraron a la pista, pero alcanzaron de lleno el vivac donde hasta la noche anterior dormía la tropa, pereciendo sólo los dos soldados de guardia.

A las 08:15 hs se produjo el segundo ataque simultáneo a las dos BAM con aviones Sea Harrier en vuelo bajo. Esta vez la AAe estaba alerta y les hizo pagar caro su osadía y no se aproximaron más a los blancos medianamente defendidos.

A partir del medio día, se acercó a Puerto Argentino parte de la flota y comenzó el ataque en pleno día, contra nuestras posiciones. En nuestro CIC la situación se puso caótica, peor aún cuando comenzaron a llegar las Ellas de combate y los enlaces radieléctricos fueron ineficientes. Esta grave falencia fue subsanada por la eficiencia e idoneidad de los controladores y operadores del VYCA, quienes asumieron la responsabilidad de guiar con seguridad y eficacia a nuestros pilotos.

Memoria de los caídos en Malvinas



Héctor Hugo Varas

Grado: **Cabo**
Especialidad: **Mecánico** de Automotores
Unidad de origen: **VI Brigada Aérea**
Unidad de combate: **BAM Malvinas**
Fecha de nacimiento: **29/07/60**
Lugar de nacimiento: **Va. del Rosario, Río II (Cba.)**
Fecha de fallecimiento: **10/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Est. San Carlos**~~ Emmaregación entre Pto Rey y Pto Metre
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Muerto en Combate

Estaban allí a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada quince segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los M-5 de la FAS, que guiados por el radar de Puerto Argentino atacaron a los buques haciéndoles interrumpir el fuego.

Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de júbilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.

Lamentablemente, el dios de la guerra aún no estaba satisfecho con nuestros heroicos muertos de esa mañana;, nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap García Cuerva con su M-III, no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendió "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia AAe, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios) lo confundieron con un enemigo y lo derribaron.

La brutalidad de la guerra, nos daba el último cachetazo ese inolvidable día en que las lágrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.

Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la AAe propia. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas, los cuales desde su puesto de combate, tuvieron el privilegio de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria, y quienes en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores.

Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.

De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.

Nuestra falencia más grave sin lugar a dudas, fue la mala coordinación de las comunicaciones y procedimientos entre el CIC MLV, el VYCA y

Memoria de los caídos en Malvinas



Guillermo Hubaldo García

Grado: **Soldado Conscripto**
Especialidad: **Pol. Mil.**
Unidad de origen: **I Brigada Aérea**
Unidad de combate: **BAM Malvinas**
Fecha de nacimiento: **26/09/63**
Lugar de nacimiento: **Saenz Peña (Bs.As.)**
Fecha de fallecimiento: [redacted]**05/82** 1º BAM MLV
Lugar de fallecimiento: **~~Pto. Argentino~~ (I.Soledad)**
Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Muerto en Combate

Cond. Arg.

la FAS. Este hecho como ya dijimos, fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.

falta espacio →

La Artillería Antiaérea

La noche era estrellada, con luna llena. El primer aviso se dio a las 04:40, desde la batería Skyguard, la unidad de turno que detectó y enganchó un blanco. El subteniente Barri, director de tiro, pidió abrir fuego. Las comunicaciones se hacían a través de la línea de la batería de 35 mm, hasta el puesto de comando donde estaba su jefe directo. Éste recomendó tranquilidad al jefe de batería.

El jefe de la 3° Brigada, avisó a su personal que se estaba bajo un ataque aéreo, con el blanco a 8 Km, mientras el subteniente Barri reclamaba libertad de fuego. Pasó un bombardero enemigo, (luego identificado como un *Hawker Siddeley Vulcan*, de una capacidad superior a los 10000 kg en bombas). Se sintió el efecto de las bombas; el personal perdía el equilibrio ante cada impacto. Se comprobaron las novedades telefónicamente, y se constató que los efectivos estaban sin novedad. El contacto con el puesto de comando se interrumpió.

El subteniente Barri continuaba solicitando ***fuego libre,*** que no se implementó, a causa del corte de las comunicaciones con el PC, (puesto de comando). Los F, (fierros - cañones) 3, 4, 5 y 6 llamaron al jefe, inclusive con equipos VHF, pero no hubo respuesta. El jefe de la 3° batería habló luego con el subteniente Barri, quien explicó que el blanco había sido adquirido perfectamente, percibiéndose un desánimo en la voz del oficial. Le recordó que toda operación de aeronaves, en horas nocturnas, era considerada vuelo enemigo, y que podría haber disparado.

Los sistemas de enlace continuaban defectuosos. El jefe de batería decidió recordar a los F3, 4, 5 y 6 lo que comentó el subteniente Barri, recalcando que el fuego libre era constante. Con las piezas 1, 2 7 y 8 no se pudo hacer contacto, por la distancia

Comenzaron a caer bombas. Todo se iluminó; a pesar de no haber salido el sol, se observaban nítidamente los aviones Aermacchi, estacionados próximos a la cabecera. El cabo Bartis observó que el subteniente Barri, del GADA 601, hacía una ráfaga con una pieza de 35 mm, haciendo lo mismo el Fierro 8, y el cabo Remorino con el Fierro 7, guiándose por las trayectorias de la munición trazante de 35 mm, recurso imprescindible, ya que los tubos de 20 mm no son aptos para tiro nocturno.

El soldado Vianno optó por preparar café para los que despertaban,

Memoria de los caídos en Malvinas



Héctor Ramón Bordón

Grado: **Soldado Conscripto**
Especialidad: **Pol. Mil.**
Unidad de origen: **IX Brigada Aérea**
Unidad de combate: **BAM Malvinas**
Fecha de nacimiento: **02/06/63**
Lugar de nacimiento: **Goya (Corrientes)**
Fecha de fallecimiento: **01/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Pto. Argentino (I.Soledad)**

Condecoración Recibida La Nación Argentina al Muerto en Combate
[illegible]

Glamorgan dañadas.

-Un *Sea Harrier* derribado, (probablemente Lt Cdr G W Batt), y otro averiado.

12 N

Decisión emergente del enemigo

Las acciones que el enemigo había desarrollado contra nuestras posiciones en Malvinas, habían demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

-que las fuerzas del TOM ,(en las islas), y la FAS, (desde el continente), estaban decididas a luchar enérgicamente, para defender el objetivo;

-que las defensas argentinas, (especialmente en Puerto Argentino - BAM Malvinas), eran poderosas, sobre todo la AAe y la aviación táctica, (**IA 58** y MB 339), con base en las islas;

-que las unidades aéreas interceptoras / cazabombarderos de la FAS, habían penetrado, desde el continente, su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando.

Dice: ***El Economista*** (*The Economist*- Londres) del 16 de marzo de 1984:

El almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra.... Lo que pasó, dijo, ***es que desconocía el potencial de la FAA; "mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo!. ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida?. Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos..."***

Ante estos sucesos el mando británico tomó las siguientes resoluciones:

-retirar su grupo de batalla y demás buques principales de la flota, hacia el E, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros cazabombarderos;

Memoria de los caídos en Malvinas



~~Mario Ramón Luna~~ HÉCTOR WALTER AGUIRRE

Grado: **Soldado Conscripto**
Especialidad: **Pol. Mil.** 020
Unidad de origen: **E.A.M.**
Unidad de combate: **BAM Cóndor**
Fecha de nacimiento: ~~**10/07/63**~~ 19-SET-63. (1963)
Lugar de nacimiento: **Pozo del ~~Castagno (Sgo. del Estero)~~** CAPITAL FEDERAL
Fecha de fallecimiento: **28/05/82**
Lugar de fallecimiento: ~~**Pradera de Ganso (I.Soledad)**~~ BAM CONDOR. - Darwin Isla Sole-
CONDECORACIÓN RECIBIDA: LA NACIÓN ARGENTINA al Valor en Combate
La Nación Argentina al muerto en combate

Casado 1 hija nacida el 22-DIC-82
[illegible] DAIN

hecho que luego no recordó.

Siendo las 06:00 el jefe, mayor Maiorano, confirmó que el PC estaba sin novedad, con comunicaciones distorsionadas. Ordenó poner en servicio el radar y proceder con las operaciones. El equipo sólo podía ser utilizado en posición de vigilancia, ya que fallaba el sistema control de tiro por bloqueo en el mecanismo azimutal.

El radar dio una sorpresa. Funcionaba con buena ganancia en todas las funciones. A las 06:15, coincidió con una nueva alarma roja. Se detectaron blancos provenientes del sector E, y se ordenó fuego libre a los Fierros 303 y 304. La cota de vuelo era muy alta, seguramente en vuelos de reconocimiento. El primer cañón en abrir fuego fue el 303, con una ráfaga de 109 disparos.

Hubo un impase hasta las 08:00, hasta que se recibió la alerta de incursiones por el E. El cabo Ruiz, del Fierro 6, gritó por Motorola: ***!sobre el faro!.*** La reacción fue inmediata: ubicar al enemigo.

Se distinguieron dos grupos de aviones oscuros, individualizándolos con claridad con la mira P-56, la cual contaba con gran aumento, (cinco lentes). En total, diez máquinas. Aunque lejos del alcance de los 20 mm, se los siguió hasta que se perdieron tras unas lomas. Sorpresivamente, apareció uno en el sector del Fierro 9, a cargo del cabo Pinelli, Bartis le hizo fuego. Apareció otra aeronave sobre el Fierro 2, a cargo del cabo Chazarreta, quien le disparó dos ráfagas. Suspendió el tiro al desaparecer el avión, tras las ondulaciones del terreno. En ese instante, el soldado Vianno informó que tras el hangar aparecían dos *Harrier*.

Bartis abandonó los blancos en expectativa y dirigió los tubos al borde del techo, hasta que aparecieron. Recuerda repetirse: -***Debo largarla antes del punto de cambio-***, momento en que la mira lo computaba como **blanco negativo**.

El avión estaba tan cerca que ocupó totalmente el retículo de la mira, estimando que la altura de dicha aeronave no pasaba de cincuenta pies, (aproximadamente quince metros); oprimió luego el pedal disparador. Cuando abandonó el primer blanco para batir el segundo, vio que éste llevaba un pedazo de plano colgando y despedía mucho humo negro.

Le hizo fuego al segundo *Harrier* **a ojo,** mientras observaba como ametrallaba la superficie y se desplazaba a su izquierda; le pareció que los proyectiles del avión hacían impacto muy cerca. Todo transcurrió en segundos.

Terminada la acción, mientras observaba que los helicópteros ingleses

Memoria de los caídos en Malvinas

MARIO RAMÓN LUND

~~Luis Guillermo Sevilla~~



Grado: **Soldado Conscripto**

Especialidad: **Pol. Mil.**

Unidad de origen: **E.A.M.**

Unidad de combate: **BAM Cóndor**

Fecha de nacimiento: ~~**17/09/63**~~ 10/07/63,

Lugar de nacimiento: ~~**Rosario de la Frontera (Salta)**~~ Pozo del Castaño. Sgo del Estero

Fecha de fallecimiento: **28/05/82**

Lugar de fallecimiento: ~~**Pradera de Ganso (I.Soledad)**~~ BAM CÓNDOR. DWN Is Soleda

Condecoración Recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Centro Arg DWN.

buscaban un piloto en el mar, aparecieron por todos los flancos personal de Ejército y Fuerza Aérea para felicitar al artillero por el derribo del primer *Harrier*. Los nervios aparecieron después de las felicitaciones, y la satisfacción fue tanto del cabo Gustavo Bartis como el soldado auxiliar de pieza, y eventual cafetero Vianno.

A las 08:30, se dio una nueva alarma roja. El radar detectó varios aviones procedentes del sector N, los cuales atacaron las instalaciones del aeródromo. Todos los Fierros del sector repelieron el fuego, los F2, 3, 4, 5 y 303. Éste disparó una ráfaga corta a un *Harrier*,que sobrevoló el radar a 50 m de altura, pudiendo distinguirse el color del casco de vuelo del piloto. En la acción, el cañón se trabó, y fue puesto en servicio de inmediato por el cabo P Cardozo y el cabo 1° Pedernera.

El Fierro 304, a cargo del CP Rivarola, hizo fuego contra un *Harrier* que se desplazaba de O a E, trabándose. Solucionó el problema el cabo Repizzo, pero quedó aprisionada su mano al reiniciarse el fuego.

Se escucharon explosiones en todos los ángulos. La AAe no dejaba de hacer fuego, pasando los *Harrier* muy próximos a la terminal aérea. Esto favoreció la acción de las piezas de 20 mm. Todo era observado por el 1er teniente Eduardo González desde el Mte Kent, donde realizaba funciones de OCAA y expresó: ***...es impresionante como disparaba la Artillería Antiaérea.***

El Fierro 6 solicitó la adjudicación de un derribo, el cual fue, posteriormente, reclamado por las piezas 3 y 8, que también habían enganchado el blanco.

Con los anteojos seguidor óptico (SOI), se observó la terminal aérea... un espectáculo lamentable. Parecía que todo estaba en ruinas, un hangar destruido y abundancia de humo, presumiendo la posibilidad de muchas bajas.

Se pasaba constantemente de alarma roja a amarilla. Se sacaron novedades: una mano seriamente golpeada, (C Repizzo) y un suboficial con un golpe en los riñones, (CP Mansilla).

A las 13:55, se observaron naves enemigas, en el sector sudeste, que se desplazaban de E a O. La información no coincidía con la del PC, que estimaba la flota a no menos de un día de navegación; pero el avistaje no era discutible. El jefe de batería 1erTen Spath, ordenó desmantelar todas las carpas para dificultar la observación enemiga y dispuso repartir los víveres entre los refugios.

De una de las naves decoló un helicóptero, con rumbo N, al E del faro náutico de Penbroke, y descendió personal a unos 8 Km. Otro helicóptero *Sea*

Memoria de los caídos en Malvinas

LUIS GUILLERMO SEVILLA
~~Héctor Walter Aguirre~~



Grado: **Soldado Conscripto**
Especialidad: **Pol. Mil.**
Unidad de origen: **E.A.M.**
Unidad de combate: **BAM Cóndor**
Fecha de nacimiento: ~~19/09/63~~ 17/09/63
Lugar de nacimiento: ~~Capital Federal~~ ROSARIO DE LA FRONTERA
Fecha de fallecimiento: **28/05/82**
Lugar de fallecimiento: **Pradera de Ganso (I.Soledad)**
Condecoración recibida: La Nación Argentina al Valor en Combate
La Nación Argentina al Muerto en Combate

Confirmar Dg DWN.

King, se instaló detrás del faro a unos seis kilómetros. Se pasó la novedad a la batería Tigercat, de Ejército, quienes los tenían a la vista, pero fuera de alcance. Finalmente, hicieron fuego perdiéndose el proyectil, aunque la acción sirvió como fuego disuasivo.

A las 13:15, se recibió alarma gris, que era una novedad, (alarma contra cañoneo naval). El jefe de batería dispuso cubierta completa. Los buques se veían nítidamente. Tres naves estaban en una formación oblicua, proa al aeródromo. La Royal Navy comenzó un cañoneo rumbo a la terminal aérea, y orientó luego sus piezas hacia la posición de la batería. La situación era, psicológicamente, difícil. Se estaba en actitud pasiva, no había cómo responder. Se recomendó cubrirse en los refugios.

A las 15:00, finalizó el cañoneo. Las naves se retiraron con rumbo 180º. Una de ellas, escorada a estribor, despedía denso humo. Habían sido atacadas por tres **M-5.**

Los efectos del ataque a la terminal aérea: dos soldados muertos, un suboficial de Armada herido, prácticamente todos los vehículos que estaban en la terminal fuera de servicio. El SM Gómez, mecánico de las piezas de artillería, debió ser, prácticamente, desenterrado de los escombros, muy golpeado.

Se verificaron las condiciones de la batería y sus dependencias: el PC, que estaba ubicado en la corrida de bombardeo, sufrió la destrucción del radar ELTA y de la línea telefónica. El PC fue trasladado.

El escuadrón había pasado la prueba de fuego, y, demostró que tenía el temple para enfrentar a un enemigo con los medios a él confiados. Las decisiones que se tomaron en el combate fueron profesionales, y no afectadas por emotividad; la coordinación y la colaboración con las otras armas fue adecuada. Los cuadros estaban tranquilos, motivados y satisfechos, inclusive hasta el nivel de soldado.

De haber existido resolución cuando el *Vulcan* atacó, el efecto podría haber sido grande, pero no se había previsto una alerta antiaérea ajena a la proveniente de la Task Force.

Reconocimientos

El bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina ha marcado honrosamente un camino a seguir y así lo comprenderán las nuevas generaciones de pilotos argentinos en el devenir del tiempo. Porque el ejemplo de sus muertos, perdurará.

A los pilotos argentinos

"En este mundo occidental donde la cobardía compite con la necedad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un fanal a la luz de la cual se deben dirigir aquellos que aún creen en las virtudes del patriotismo, en los valores filosóficos de nuestro mundo latino y en el destino del hombre, porque todos los hombres deberían estar orgullosos de ser de la misma raza que la de vuestros tripulantes".

Del Coronel (FAF) Pierre Clostermann al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina (10 Agosto 1982).

Luego de las increíbles incursiones aéreas en las aguas de la Bahía de San Carlos, poco después del 21 de mayo, comenzaron a aparecer noticias en periódicos de todo el mundo acerca del comportamiento de los pilotos argentinos. En honor a aquellos que cayeron en la lid, y para orgullo de sus deudos -y sólo por eso- se reproducen a continuación algunos de esos testimonios:

Del ministro de Defensa brit ánico John Nott al Parlamento:

"Creo que los pilotos argentinos están demostrando una enorme bravura. Sería tonto de mi parte no reconocerlo."

El almirante John Foster Woodward, en un reportaje publicado por el diario *La Estrella* de Panamá, el 3 de enero de 1984:

"Los pilotos argentinos fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza, pero igual los admiro". Refiriéndose al ataque de Bahía Agradable, expresó: "Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los veíamos aparecer a ras del agua jamás hubiéramos imaginado eso."

Declaraciones del general Jeremy Moore:

"El cuerpo de oficiales y muchos de sus técnicos fueron sumamente capaces y esto fue particularmente notorio en el caso de la Fuerza Aérea Argentina."

General Kelly Aguilera Nessi, jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Venezolana:

"El barón Ven Richthofen no es un héroe alemán, sino de la humanidad, particularmente de quienes vestimos el

Domingo 2 de mayo

El parte meteorológico

Hasta las 9:00, las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora, comenzó a aumentar la nubosidad media y alta, con vientos leves del sector N. Hacia el fin del día, se observó nubosidad en varias capas.

La decisión del comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (CTOAS)

Al finalizar el día anterior, la actitud de la flota enemiga, de evidente abandono del objetivo *desembarco,* hacía suponer una mayor libertad de movimientos, por parte de las unidades aeronavales británicas, (no aferradas a un desembarco), y por lo tanto, la posibilidad (dentro de la estrategia naval), de usar esos medios para el ataque a la flota de mar argentina, (dividida en tres grupos de tareas), que se encontraba avanzando hacia la ZET. Esto, hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para la misma y, por lo tanto, ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas, más cercanas al continente. Fue así que, a partir de las 12:30, los tres grupos de tareas, por orden del Cte de la flota de mar, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El ataque al ARA *Gral. Belgrano*

En esta tarea se encontraba la FT, integrada por el crucero Gral Belgrano y los destructores Bouchard y Piedrabuena, (Pos: 55 ° 18' S / 61° 47' O), cuando a las 16:24 hs, fueron atacados, fuera de la ZET, por el submarino nuclear HMS *Conqueror*, que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero argentino, causándole bajas y averías de gran magnitud, que provocaron su hundimiento.

Apreciación de la FAA respecto al ARA *Gral Belgrano*

La FAA mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga, fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra, obedeció a una decisión eminentemente política, del más alto nivel del gobierno británico, cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

-El interés político estratégico del gobierno británico, de entorpecer las negociaciones de paz, que en esos momentos llevaba, con grandes posibilidades de éxito, el presidente del Perú Arq Belaunde Terry,

uniforme azul; las heroicas hazañas de Douglas Bader, el piloto inglés sin piernas, pertenecen al mundo; y cuando se hable del reciente conflicto del Atlántico Sur, cuyos resultados han sembrado tanto dolor en esta parte de América que rechaza el colonialismo con todas sus Fuerzas, las páginas más vibrantes de esa historia corresponderán a la Gloriosa y Heroica Fuerza Aérea Argentina. (Discurso pronunciado en Caracas, el 18 de agosto de 1982)."

The Guardian. Londres, 25 de mayo 1982, primera plana:

"Las Tripulaciones aplauden la bravura de los pilotos enemigos. - De Gareth Parry con las fuerzas de desembarco en la Bahía de San Carlos.
Son las 2 de la tarde en un día soleado y nos hallamos bajo el ataque de Mirages y Skyhawks de la Fuerza Aerea Argentina. Una bomba ha levantado una gigantesca columna de agua a sólo 100 m de distancia, entre nuestros buques y una nave logística cargada con pertrechos.
Observamos cómo las baterías costeras y los sistemas misilísticos de los buques abren el fuego, junto con el ensordecedor ruido de los cañones y ametralladoras de cubierta.
Los tripulantes a nuestro alrededor rinden tributo al coraje de los pilotos argentinos."

The Miami Herald, 27 de mayo de 1982:

"Los pilotos argentinos se ganan el corazón de sus compatriotas y la admiración de sus enemigos."

Por Kenneth Freed, *Los Angeles Times Service*.

"Buenos Aires. Casi a diario ellos vuelan hacia la batalla y en cada oportunidad sólo regresan unos pocos, pero los pilotos argentinos se transforman en los héroes de la guerra de las Malvinas, admirados por sus enemigos casi tanto como por sus compatriotas.
Son los únicos que impiden que esto sea una derrota total', dijo un experto militar europeo.
No creo que se pueda encontrar mejores pilotos en el mundo.
A la fecha, los británicos afirman que los pilotos argentinos han hundido dos destructores, dos fragatas, un buque logística y algunos lanchones de desembarco. Argentina reclama que los ataques aéreos como mínimo han puesto a otros cinco buques más fuera de servicio, y dañado a otros cinco.
Pero mientras Gran Bretaña desconoce parte de los daños sufridos, reconoce la habilidad y el coraje de sus oponentes en el aire."

Este mismo artículo fue reproducido en otros periódicos bajo el título "Los muchachos de oro de Argentina (*The Golden Boys of Argentina*) en diversas capitales de habla inglesa del mundo.

En otro art ículo, proveniente esta vez del diario Journal do

SJU, y desde allí a CRV; **arribó** a las 20:00 hs.

LR-35, matrícula **T-22. Misión**: E y R. **Tripulación**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA a las 12:05; **arribó** a las 12:30 hs.

LR-35, matrícula **LV-OFV**. Indicativo: **PINCHO**. **Tripulación**: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Alberto Pane, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 06:55, **arribó** a las 07:55.

Exploración y reconocimiento

F-27, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: My Osvaldo Botto, Cap Julio Mirgone, Cap Carlos Filippi, SM José Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 08:00; **arribó** a VIE, a las 12:50. **Despegó** a las 14:00; **arribó** a EPO, a las 17:00 hs.

F-27, matrícula **T-44,** indicativo **BOLSA**. **Tripulación**: My Roberto Montaldo, My Roberto Salvarredi, Vcom Luis Ronconi, C1° José Alberto Brandana, C1° Orlando Domínguez, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de CRV, a las 13:05; **arribó** a EPO, a las 16:45. **Despegó** a las 18:15; **arribó** a CRV, a las 21:15 hs.

F-27, matrícula **T-43**, indicativo **TITÁN 1. Tripulación:** Vcom Juan Agnoletti, Vcom Jorge Novais, My Adolfo Rodríguez, CP. Misael Lombardo, C1° Guillermo Lamas, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de TRE, a las 09:10, **arribó** a CRV, a las 10:10. **Despegó** a las 13:10; **arribó** a las 16:20. **Despegó** a las 19:40; **arribó** a TRE, a las 20:40 hs.

C-500, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III. Tripulante:** Oficial Ppal Cancrini. **Despegó** de EPO a las 07:30; **arribó** a las 14:44 hs.

C-500, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV**. **Tripulante**: Hugo Silvio Mercante, Alfredo Garatte. **Despegó** de EPO, a las 13:47; **arribó** a las 20:43 hs.

C-500, matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II. Tripulante**: Vicente Collerone. **Despegó** de EPO, a las 20:04, **arribó** a las 22:28 hs.

Las actividades del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (CATOM)

Los hombres del CATOM, (distribuidos en Puerto Argentino, BBAAMM

Commercio de Río de Janeiro, Brasil, el analista aeronáutico Milton Loureiro, elogió, en una nota titulada "*La increíble Fuerza Aérea Argentina*"; el arrojo y la valentía demostrados por los aviadores argentinos en el conflicto de las Malvinas:

> *"Sea cual fuere el resultado del conflicto quedará eternamente marcado en la historia el inquebrantable valor de los pilotos argentinos.*
> *Los principios fundamentales de la guerra aeronaval fueron ampliamente superados por la audacia y el desarrollo técnico del que hicieron gala los pilotos argentinos, tanto los de la Aviación Militar como los de la Naval.*
> *Cuando finalice esta guerra no declarada, las marinas de todo el mundo tendrán que promover una revisión de sus tácticas, por cuanto la audacia y el coraje de los aviadores argentinos echaron por tierra todas las teorías hasta, ahora existentes.*
> *El propio enemigo quedó perplejo ante la técnica y el arrojo de los pilotos argentinos y reconoció que el conflicto del Atlántico Sur le parece tan irreal como un cuento fantástico."*

Bolet ín de Radio Diego Portales de Chile:

> *"Los aviadores argentinos se han ganado el reconocimiento mundial, hasta de los propios británicos, por su valentía. Se observó cómo se lanzaban contra una verdadera muralla de misiles, obuses y ametralladoras antiaéreas, infligiendo bajas al enemigo."*

Palabras del embajador de la Rep ública de Venezuela en la República Argentina, en ocasión de entregar al brigadier general Lami Dozo, una distinción de aquel país:

> *"He sido honrado como embajador de Venezuela por nuestra Fuerza Aérea para hacer entrega a la heroica y gloriosa Fuerza Aérea Argentina, de la que tan orgullosos nos sentimos justificadamente los venezolanos en especial y todos los latinoamericanos, por las glorias y los laureles que nos han dado en esta maravillosa hazaña, por América y por su dignidad."*

Diario *La Estrella de Panamá*, 10 de agosto de 1984, en doble página central con la fotografía de los pilotos fallecidos en el conflicto, al festejar el día de la FAA:

> *"Quiero rendir mi emocionado homenaje a esos héroes que dieron sus vidas por la Patria en la heroica gesta de Malvinas, a los que lucharon en pos de un ideal que nadie podrá cambiar y que los panameños sentimos como propio: Las islas Malvinas fueron, son y seguirán siendo argentinas."*

Jorge E. Illueca, presidente de la República de Panamá.

Declaraciones del vicedirector del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres, coronel Jonathan Alford, en una conferencia en los EE.UU.:

MLV y Cóndor, sistema VYCA), restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en:

BAM MALVINAS

16:07 / 16:17 hs el AD estuvo bajo alarma roja, por aproximación de aviones, detectados por el radar. El ataque no se produjo.

14:43 hs se detectó aproximación, (parte N de la isla Soledad, península San Luis), de helicópteros británicos, que luego se retiraron, aparentemente, sin aterrizar.

21:00 / 00:30 hs, (3 de mayo), el AD sufrió bombardeo naval.

BAM CÓNDOR

Regresó a esta base desde bahía Elefante, (EAN Calderón), el 1erTen Héctor Furios, en un **IA 58,** para recabar órdenes.

Se modificó la posición del PC y de la AAe y radar.

Por orden del Cte del CATOM se enterró a las muertos de BAM Cóndor, en el hipódromo de DWN.

Se comenzó a reparar el A-502, (a cargo del My Carlos Tomba), la cabina se emparchó con plexiglass de otra cabina y con tornillos; se arreglaron las perforaciones de chapas, con parches y remaches.

Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Bell 212, matrícula **H-83**; **tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, CP Alberto López y C1° Alejandro Montaldo. **Despegó** de la BAM Cóndor, a las 11:00, con destino a Puerto Argentino, para trasladar personal y material; realizó apoyo a la ROA MLV, y **regresó** a BAM Cóndor, a las 14:00.

Bell 212, matrícula **H-85**; **tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Alejandro Vergara, C1° Ernesto Palacios, C1° Sergio Quiñónez y C1° Santos Vega. **Despegó** de BAM Cóndor a las 08:15, con la tarea de efectuar E y R sobre el canal que entra hasta DWN, en busca de naves enemigas; **arribó** a la BAM Cóndor ,a las 09:15.

"En comparación con el nivel de muchos países, la Argentina desplegó una Fuerza Aérea relativamente modesta y nada moderna, que la mayor parte del tiempo operaba en el límite de su radio de acción. Y sin embargo hubo momentos de gran ansiedad por la suerte de la Flota británica. Quizá con sólo un poco más de fortuna en los momentos críticos, la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar su expedición."

En otra parte de su disertación, agregó:

"Lo que nos produjo una enorme conmoción fue el saber que los argentinos habían volado con sus Hercules a Puerto Stanley hasta el último día del conflicto."

Jean Pierre Gillet, experto franc és autor del libro *Les Combattants de Mai*, expresó en la mencionada obra (pág. 28):

"Todo ha sido dicho sobre el coraje argentino. Agreguemos solamente que desearíamos ser persuadidos que su Patriotismo encuentra su equivalente en ciertos países de la OTAN."

Otro testimonio brit ánico:

"... La FAA se halla ahora altamente considerada en la estimación pública, más de la que poseía antes del conflicto. Perdió su batalla pero el coraje de sus pilotos ha redimido la dignidad nacional. Su comandante, el brigadier Lami Dozo emergió como un héroe retirándose de la desacreditada Junta poco después de haber cesado las hostilidades."

(*Weapons of the Falkland Conflict*, Bryan Perret, Biddles of Guilford Ltd., Surrey, Gran Bretaña).

Result ó impactante, llegado de la vieja Francia, un telex recibido de la Embajada argentina en París, el cual, textualmente, expresaba:

Señor Embajador:

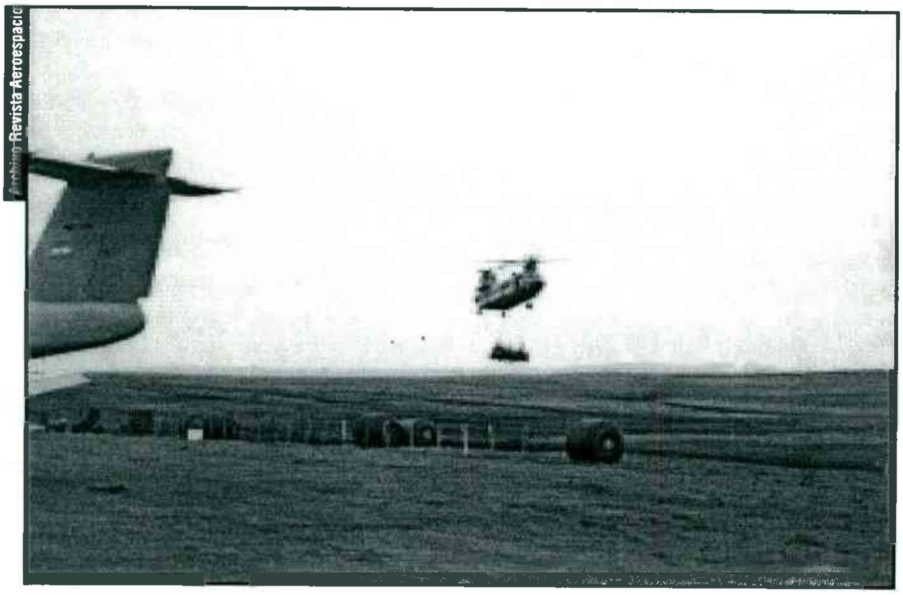
"Son muchos los franceses, más de lo que puede creerse, que están de corazón al lado de la Argentina en la prueba que atraviesa.
Como quizás Ud. lo sepa, soy un viejo amigo de su país. En el conflicto que enfrenta la Argentina con Inglaterra, mis compañeros aviadores argentinos han ganado toda mi admiración. Respeto a muchos de ellos, siento que tengo una responsabilidad moral pues numerosos son los que eligieron esta carrera un poco a causa de mí y de mi libro "El Gran Circo".
Le agradecería muchísimo, señor Embajador, si pudiera transmitir al Comandante de la Aviacion argentina el mensaje adjunto, destinado a sus pilotos. Por supuesto que el Gobierno argentino podrá hacer uso de él como quiera. Pues siempre he asumido la responsabilidad de lo que escribo.

Bell 212, matrícula **H-85**; **tripulación**: Ten Saturnino Sánchez, Ten Luis Longar, C1° Ernesto. Palacios, C1° Sergio Quiñónez y C1° Santos Vega. **Decoló** desde la BAM Cóndor, a las 10:30. **Misión**: E y R en los alrededores de la misma; **arribó** a las 11:30 hs.

CH 47, matrícula **H-91**; **tripulación**: 1erTen Juan Grifol, 1erTen Manuel Fernández, SA Hugo White, SAux Orlando Ruiz, CP Hugo Herrera y C1° Rubén Lavorato. **Despegó** de la BAM Cóndor a las 14:30; **arribó** a bahía Elefante, a las 15:05 hs. **Decoló** a las 17:00, **arribó** a DWN, a las 17:40. Transportó equipos y personal, (cinco Pax y combustible, 5.000 Kg), para permitir la operación del Escuadrón Pucará, en ese AD.

CH 47, matrícula **H-93**; **tripulación**: 1erTen Manuel. Fernández, 1erTen Juan Grifol, SA Roberto Prats, SAux José Álvarez, CP Atilio Pistoni y C1° Mario Vera. **Decoló** de la BAM Cóndor a las 10:00, realizó E y R en las proximidades; **regresó** a las 10:20 hs.

CH 47, matrícula **H-93**; **tripulación**: My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SA Roberto Prats, SAux José Álvarez, CP Atilio Pistoni y C1° Mario Vera. **Despegó** de la BAM Cóndor, a las 16:50, hacia Puerto Argentino, para continuar el puente aéreo entre ambos lugares, transportó 5.000 Kg de carga para **Pucará** tropas del RI 12. **Arribó** a las 17:50 hs.



Falta referencia de fotografía

Le ruego, señor Embajador, acepte las seguridades de mi más alta consideración, como asimismo los votos que formulo porque se halle la solución menos trágica posible a este terrible conflicto.

Fdo. Pierre Clostermann

Al finalizar el conflicto b élico, el brigadier general Lami Dozo, hizo llegar en recuerdo una maqueta de un avión Pucará al as de la aviación francesa, mereciendo la siguiente contestación del Sr. Pierre Clostermann:

Mi General:

"El Agregado Aeronáutico a la Embajada argentina en París me hizo llegar la maqueta del Pucará con la placa y la inscripción con cuyo envío Ud. me honra.

Sepa hasta qué punto estoy ¡¡mpresionado por ese recuerdo que estará en mi escritorio ante mis ojos, para recordarme, si es que yo pudiera olvidar algún día, lo que fue el combate de todos los aviadores argentinos sobre las Malvinas. En efecto, ya sea el piloto del C-130 que despegó bajo el fuego enemigo con sus heridos, o sean los pilotos de los A-4, Mirage, Dagger, o helicópteros, todos han hecho esa vez una demostración de sus sobresalientes cualidades profesionales y de un coraje que despierta la admiración del mundo entero, incluso entre sus adversarios.

En este mundo occidental donde la cobardía compite con la necesidad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un fanal hacia la luz a la cual se deben dirigir aquellos que aún creen en las virtudes del patriotismo, en los valores filosóficos de nuestro mundo latino y el destino del hombre, porque todos los hombres deberían estar orgullosos de ser de la misma raza que la de vuestros tripulantes. Con mis mejores votos -el General De Gaulle me ha enseñado que una batalla perdida no compromete jamás la victoria final- por vuestro país, desde luego por Ud. mismo y por todos los que están bajo vuestras órdenes, le ruego que acepte, mi General, la seguridad de mi más alta consideración y mi profundo respeto."

Tambi én en lo más álgido de la batalla de San Carlos, se recibió la reproducción de un artículo de notable impacto emotivo, publicado por el diario *ABC* de Madrid, de su corresponsal José María Carrascal, que expresaba:

La audacia de los pilotos argentinos en los combates del Atlántico Sur:

"Son sólo unos centenares -o eran- pero llevan sobre sus hombros el último peso de esta guerra, no menos cruenta por no estar declarada. Parece, sin embargo, no importarles la muerte de sus camaradas o la posibilidad de perder la suya en la próxima salida. Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los propios, tanta audacia ante lo ajeno.

Actúan en condiciones extremas con el objetivo a

Lunes 3 de mayo

La situación meteorológica

El día comenzó con el pasaje de un frente caliente, con cielo cubierto y precipitaciones aisladas, con mejoramiento temporario. Luego empeoró, por la presencia de UN frente frío, con reducción de visibilidad. Vientos del sector SO, moderados, con ráfagas.

El ataque al Sobral

Este buque de la Armada había sido destacado para que explorara la zona marítima, a fin de localizar los posibles sobrevivientes del **MK 62,** derribado el día 1° de mayo. Se encontraba navegando en posición 49° 50'S / 58° 37'O, a las 00:26 hs, cuando fue atacado por helicópteros *Sea King / Sea Lynx,* de los destructores *Coventry y Glasgow,* que impactaron sus misiles *Sea Skua*.

El Sobral se defendió con sus cañones y ametralladoras de a bordo, quedando severamente averiado. Su capitán y siete tripulantes fallecieron. Así dañado navegó, dificultosamente y sin comunicaciones, con rumbo al continente, hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1erTen Miguel Lucero, lo encontró, a la altura de ADO, y posibilitó el rescate de muertos y heridos, y su traslado a puerto. Los tripulantes del **Canberra** nunca fueron hallados.

El relato británico del libro de la FAW de la RN

Alrededor de las 04:00 hora Z [17]***, del 3 de mayo, cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escuadrón 826, en el Sea King, matrícula ZA 129 estaba tratando de identificar a un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era, obviamente, argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx, (del Coventry y Glasgow), con un par de misiles Sea Skua cada uno, fueron despachados al lugar. El helicóptero de la Glasgow sufrió falla de UHF, y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King, habiendo enganchado al blanco, se acercó a ocho millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió.***

[17] Hora Zulu corresponde a la hora del meridiano de Greenwich

quinientos kilómetros y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar. Un ojo puesto en el blanco, el otro, en la aguja del depósito, olvidándose de los misiles que llegan por todas parte, de los barcos, de los aparatos enemigos, de las baterías de tierra.

La mayoría de sus reactores no tienen radar "todo tiempo", lo que les obliga a actuar de día, y dejar las nubes, a esquivar la niebla. Otros como los Super Etendard, tienen que ser repostados en vuelos, tan corto es su radio de acción. No importa. Como aquel príncipe de Gracián que suplía la cortedad de su espada dando un paso adelante, ellos bajan un poco más hasta rozar los palos de las fragatas inglesas, aunque eso signifique consumir más combustible. Lo hacen una y otra vez, como si fueran meros ejercicios.

Como si no se jugaran la vida -con bastantes posibilidades de perderla- en cada misión. En máquinas revisadas por los mecánicos a la carrera. Tras ser recargadas de bombas, cohetes y combustible. Con el tiempo justo de echar una cabezada, tomarse un café, examinar las siluetas de los navíos enemigos que aún quedan. Y salir de nuevo.

Sin alardes, sin hablar siquiera. Dejando a los ingleses la cuenta de los derribos y de los impactos. Ellos se limitan a protagonizarlos. Sin aspavientos ni petulancia. Como si fuera la cosa más natural del mundo.

No está de moda en nuestros días el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro que esta crónica lo sea; es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que inspira. En un mundo como el nuestro, donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dándolo todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tal sobria elegancia que deslumbra en su lucidez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos y aun así no lo consiguen.

No dan la vida, naturalmente, por la Junta. Ni siquiera la dan -cree uno- por conceptos abstractos, como el honor o la patria. La dan por algo muy concreto, muy precioso, por su comunidad, que les ha encomendado su defensa, y en último término, por algo tan simple como el cumplimiento del deber. Individuos así ennoblecen toda especie. En este caso particular nos ennoblecen sobre todo a los hispanos, a los latinos, a quienes tan mal nos va en los últimos tiempos. ¡Con qué dolor y orgullo lee uno esos dobles apellidos españoles e italianos, casi de lápidas antiguas!

No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, serán argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos.

Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y de la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.

Fdo. José María Carrascal

Existen muchas citas m ás, la casi totalidad provenientes del

Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron este día las siguientes misiones:

CH-47, matrícula **H-93**. **Tripulación**: My Oscar Pose, 1erTen Alberto Beltrame, SA Roberto Prats, SAux Luis Capra, SA Juan Carlos Cantón y C1° Mario Vera. **Misión**: búsqueda y rescate sobre tierra. **Despegó** de DWN, a las 10:30; luego de una búsqueda de 30 min, localizó el avión del 1erTen Ardiles, en las coordenadas 52° 04' S y 58° 26' O. Se revisaron los restos, empleando picos y palas, pero no se encontraron evidencias del piloto, asiento o cabina. **Arribó** a las 13:15 hs.

CH-47, matrícula **H-93. Tripulación**: 1erTen Horacio Giaigischia., 1erTen Julio Brouwer, SA Roberto Prats, SAux Luis Capra, SA Juan Cantón, SAux José Álvarez. **Misión**: transporte. **Despegó** de DWN, a las 16:45, **arribó** a las 17:45 hs, (por MLV).



Chinook C-47 despegando del hipódromo de Pto. Argentino, con personal de inteligencia en búsqueda de equipamientos electrónicos del Harrier del Ten. Taylor abatido en Darwin.

CH-47, matrícula **H-91; misión**: transporte. **Tripulación**: 1erTen Manuel Fernández, 1erTen Juan Grifol, CP Raúl Fernández, CP Hugo Herrera, C1° Rubén Lavorato y C1° Luis Villareal. **Despegó** de DWN, a las 15:55, **arribó** a MLV, a las 16:15. Se continuó con el puente MLV - DWN, transportó tropas de RI 12 y 5.200 Kg de carga. **Despegó** de MLV, a las 16:55; **arribó** a DWN, a las 17:35 hs.

CH-47, matrícula **H-83, misión**: transporte de material. **Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Alejandro

extranjero, mereciendo destacarse la carta del teniente coronel Pitt, agregado aéreo de la USAF en Buenos Aires, durante el conflicto, por su profundo significado:

Carta del Agregado Aéreo de los EE.UU., Coronel (USAF) Robert W. Pitt

Buenos Aires, Argentina
25 de junio de 1982

A S.E. el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea
Brigadier General D. Basilio A.I. LAMI DOZO
Comando en Jefe de la Fuerza Aérea
S/D

De mi más alta consideración:

Desearía expresarle mi estima y respeto personal a Ud. Y a los miembros de la Fuerza Aérea Argentina en reconocimiento por su profesionalismo e inquebrantable coraje durante el reciente conflicto armado con el Reino Unido.

Más aún, consideraría un gran honor que Ud., en nombre de los valientes caídos y de los heridos en acción de la Fuerza Aérea Argentina, aceptase mi Corazón Púrpura (Purple Heart) como sincera demostración personal de estima. De todas mis condecoraciones, el Corazón Púrpura, el cual me fue otorgado por heridas recibidas en acción sobre Vietnam del Norte el 5 de octubre de 1965, es el que más venero.

La Orden del Corazón Púrpura fue autorizada por orden del General George Washington, hace casi 200 años atrás, el 7 de agosto de 1782. Luego de haber sido suspendida por más de un siglo, la Orden del Corazón Púrpura fue restablecida a principios de la década del treinta por el General Douglas MacArthur. Años más tarde el General MacArthur escribió: "Ninguna acción llevada a cabo por mí mientras me desempeñé como Jefe del Estado Mayor me dio más satisfacciones que la de restablecer la Orden del Corazón Púrpura... Esta condecoración es única en muchos sentidos: Primero: es la más antigua de la historia norteamericana... Segundo: proviene del más grande de todos los norteamericanos, George Washington... Tercero: es la única condecoración completamente intrínseca en el sentido de que no depende de la aprobación o el favor de nadie. Se la acuerda solamente a aquellos que son heridos en acción, y solamente la acción del enemigo determina su otorgamiento. Es un verdadero escudo de coraje y cada pecho que la luce puede latir con orgullo".

Es clara pues la razón por la cual el Corazón Púrpura es la condecoración que más reverencio. De un aviador militar a otro, le ruego respetuosamente que acepte esta condecoración en nombre de todos los bravíos oficiales y hombres de la Fuerza Aérea que cayeron o fueron heridos en acción en este reciente conflicto.

Quedando a sus enteras órdenes, hago propicia la ocasión para reiterarle las seguridades de mi más alta

Montaldo, C1° Roberto López.. **Despegó** de DWN, a las 16:00, **arribó** a las 17:00 hs.

CH-47, matrícula **H-85, misión**: patrulla aérea. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1° Ernesto Palacios, C1° Sergio Quiñónez, C1° Santos Vega.. **Despegó** de DWN, a las 14:15, **arribó** a las 15:00 hs.

Bell 212, matrícula H 83; **tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Saturnino Sánchez, CP Alberto López, C1° Montaldo y C1° Roberto López.. **Despegó** de DWN, a las 16:00; **arribó** a las 17:00.

La FAS

La FAS, atesorando su experiencia, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo. Así, en estos momentos comprendía que:

- Nuestros aviones eran detectados a pocas millas de los destructores, fragatas o portaaviones y siempre que volaran a más de cincuenta metros de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto, las PAC se dirigirían, normalmente, a interceptar Ellas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente, sólo podrían interceptar a los aviones rasantes por observación visual, no electrónica.

- El armamento misilístico naval británico, excepto el Sea Wolf que equipaba sólo a las fragatas de segunda generación, era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura.

- El enemigo evitaría acercar sus buques dentro de nuestro alcance, en horas diurnas.

Por lo tanto, el mayor interés en ese momento se volcaba en:

- La detección de blancos navales redituables, mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

- La distracción de las PAC, mediante operaciones aéreas de diversión, a fin de desgastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque.

- Una vez ubicados los blancos, el lanzamiento masivo de aviones de diversión y ataque, para saturar sus defensas.

El Plan de Operaciones 2/82 **Mantenimiento de la Soberanía,** del 7 de abril de 1982, en el *Concepto de la Operación*, página 6 párrafo 27 dice:

consideracion y estima...

Robert W. Pitt
Coronel, USAF
Agregado Aeron áutico

Búsqueda y rescate

También la FAA buscaba al Aviso Sobral, con un **F-27 SIERRA,** un **DHC-6** y un **Bell-212**.

F-27, matrícula **TC-78**, **misión**: búsqueda y rescate sobre mar. **Tripulación**: Cap Carlos Filippi, Cap Julio Mirgone, My Osvaldo Botto, SM José Altamiranda, SAux Rubén Seguí, SA Esteban Godoy. **Despegó** de EPO, a las 09:00, **arribó** a VIE, a las 13:20. **Despegó** a las 14:30 , **arribó** a EPO, a las 17:40 hs.

El Escuadrón Fénix

También cumplió las siguientes salidas:

OF 1136; LR-35, matrícula **LV-ONN**, **misión**: E y R .**Tripulación**: Cap Narciso Juri, Ten Enrique Felice, C1° Alejandro López. **Despegó** de CRV, a las 13:25, a 53° 30' S / 54° 00' O; **arribó** a las 17:05 hs.

OF 1137, LR-35, matrícula **LV-ALF**, indicativo **CARDO**; **misión**: diversión; **tripulación**: My Ricardo González , Cap Ricardo Ceaglio. **Despegó** de SJU, a las 15:34, a 51° 30' S / 63° 30' O; **arribó** a las 17:13 hs.

OF 1138, dos **LR-35**, matrícula **T-24**, indicativo **PERRO**; **misión**: diversión; **tripulación N° 1**: Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, R Callejas, SAux Luis Errasquin; **N° 2**: My Juan Falconier, Alf Harvey. **Despegaron** de CRV, a las 16:00, a 50° 00' S / 64° 40' O; **arribaron** a las 18:01 hs.

OF 1139, HS-125, indicativo **VERSO**, **misión**: retransmisor. **Tripulación**: Ten Aníbal Poggi, Alf Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta. **Despegó** de CRV, a las 15:52, a 52° 00' S / 55° 00' O; **arribó** a CRV, a las 17:09 hs.

LR-35, matrícula **LV-OFV**, indicativo **LIEBRE, misión** exploración y reconocimiento por radar. **Tripulación**: Cap Carlos Pane, Cap Antonio Buira, C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, a las 15:40; **arribó** a las 16:55 hs, (por MLV).

LR-35, matrícula **T-22**, **tripulación**: Ten Luis Herrera, 1erTen Eduardo Bianco **Despegó** de GRA a las 12:55; **arribó** a las 16:55 hs (por MLV).

Aeronaves protagonistas

Fuerza Aérea Argentina - FAA

- Mirage IIIEA
- M-5 *Dagger*
- A-4B/C *Skyhawk*
- IA-58 *Pucará*
- Canberra MK-62
- Hercules C-130 (transporte)
- Hercules KC-130 (reabastecedor)
- Lear Jet LR-35A
- Boeing B-707
- Fokker F-28 *Fellowship*
- Fokker F-27 MK-400 *Friendship*
- DHC-6 *Twin Otter*
- Boeing Chinook C-47
- Bell 212

Armada Argentina - ARA

- Super Etendard
- A-4Q *Skyhawk*
- Aermacchi MB-339A
- Neptune SP-2H
- Tracker S-2E
- Bandeirante EMB 111-A
- King Air 200
- Mentor T-34C-1

Prefectura Nacional Naval - PNN

- Skyvan 3M

Ejército Argentino - EA

- Boeing Chinook C-47
- Bell 212
- Hirundo A-109
- Puma SA-330L

Royal Air Force - RAF

- Harrier GR.3
- Vulcan B2
- Victor KMK.2
- Nimrod MR1 - MR2
- Hercules C1/C1P/C3
- VC 10 - C1

llegar a las islas. Se le había ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica. Finalmente, este día, pudo entrar a Puerto Argentino por la ruta S.

Las condiciones de vuelo a cien pies de altura, eran de visibilidad parcial en la vertical, y nula al frente por niebla, que se fue disipando, gradualmente, a medida que se aproximaban al destino final. De pronto, vieron a seis millas, al frente, un buque logístico y dos fragatas enemigas. Esto provocó un rápido retorno a GAL. Una vez dada la alarma, el comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate referidos en párrafos anteriores, que debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

falta espacio →

Intento de localización de los portaviones ingleses

Desde el puesto de comando en MLV, el My Gilberto Oliva, comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían ecos en el radar, y también cuando desaparecían. Así se dedujo, con bastante precisión, la probable ubicación de los portaaviones *Hermes* e *Invincible*.

falta espacio →

El Grupo de Batalla inglés

El *Carrier Battle Group* intentó una incursión fugaz de acercamiento a Malvinas, desde el SE, que fue detectada y seguida por nuestros equipos electrónicos. Estaba integrada por un portaaviones, (estimado el HMS *Invincible*), tres fragatas y cuatro destructores. Sin entrar en nuestro radio de acción, se acercó hasta unas 90 MN de Puerto Argentino, (52° 50' S / 48° 00' O), desde allí se alejó hacia el NE, (51° 40' S / 55° 25' O), sin lanzar ningún ataque.

A las 22:48, aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche, el enemigo acercó sus fragatas misilísticas a Puerto Argentino, y comienzó un bombardeo naval esporádico, sobre el aeródromo.

falta espacio →

El Escuadrón Pucará

Desde BAM Cóndor:

Dos **IA-58**; **tripulación**: Cap Roberto Vila y Ten Alcides Russo; **misión**: ROF, sobre bahía Elefante, con malas condiciones meteorológicas.

Se envió, a base Calderón, un helicóptero con personal y material para reparar el **A-529**, con la rueda nariz torcida y enterrada en la pista.

Dos **IA-58**; **tripulación**: 1erTen Ricardo Fasani y Ten Héctor Giménez; **misión**: salida de reconocimiento y patrulla sobre el mar. **Despegó** desde

Fleet Air Arm - RN

- Sea Harrier FRS.1
- Sea King HAS.5 FRS.1
- Wessex HAS.3
- Lynx HAS.2
- Wasp HAS.1
- Scout AH.1

Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaviones. En lo referente al arma aérea de la Task Force, el avión *Sea Harrier* se constituyó no sólo en el avión ideal, sino en el único disponible para operar desde sus portaviones livianos. así fueron asignados al HMS *Hermes* los escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno y al HMS *Invincible* los escuadrones 801 y 899, con cinco aviones cada uno.

Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el escuadrón 800 del HMS *Hermes* fue reforzado por el escuadrón 1 (F) de *Harrier GR.3* de la RAF.

Por su parte, el 801 del HMS *Invincible* también se vió reforzado por el escuadrón 809.

Considerando que cada escuadrón tiene doce aviones, entre los cinco totalizaban sesenta aviones *Harrier* y *Sea Harrier*.

la BAM Cóndor, por el Seno Choiseul, luego isla de Bouganville, isla de los Leones Marinos, isla Jorge y regresó por la misma ruta.

En una de las islas del Seno Choiseul, se vio un paño de señales y un bote salvavidas individual; por este motivo, hicieron un nuevo pasaje sobre el lugar. Los dos pilotos trataron de informar a su base, pero debido a la poca altura que llevaban, no lo lograron. El numeral quedó orbitando sobre el bote, mientras el guía tomaba altura, para hacer el enlace. Una vez logrado el mismo, retornaron al aterrizaje.

Allí fueron interrogados por el 1erTen Basilio, de inteligencia, y por el jefe de la BAM, Vcom Pedrozo, quien ordenó el inmediato despegue de un **Bell-212**, llevando a bordo a Basilio y personal de tropa, que regresaron sin haber encontrado nada. En un segundo interrogatorio, se intentó precisar mejor el lugar, ofreciéndose el 1erTen Fasani para ir en el helicóptero, pero este nuevo intento resultó también infructuoso.

Frente a la isla, había un poblado *kelper* llamado *Walker Creek*; al verlo, perdieron las esperanzas de que pudiera ser el 1erTen José Ardiles, que fue derribado el 1° de mayo en ese lugar (partes de su avión habían sido llevados a la BAM Cóndor). Probablemente, era un paño de señales para los pilotos ingleses, tendido por un grupo comando.

falta espacio →

La Artillería Antiaérea

A las 03:10, se recibió una alerta roja, que coincidió con el extravío de dos soldados que llevaban termos con café a las piezas, en la oscuridad. Al regresar, ingresaron en una zona controlada por el RI 25, tropezaron con sistemas de alarmas elementales. La recuperación de los soldados costó tres bengalas. La noche finalizó sin otra novedad. Durante el día, el capitán Savoia y el 1er teniente Dalves, operaban el PC; éste pasó a ser el centro neurálgico de la defensa antiaérea del aeródromo. Se sumó a los equipos de comunicaciones de la FAA, una radio cedida por el batallón antiaéreo de la Armada, el cual garantizaba un enlace con la COAeC; fue ubicada en un despacho contiguo al CIC. Este enlace pasó a ser primordial.

A las 16:00, la inteligencia propia indicó la posibilidad de golpes de mano sobre las piezas de artillería, y se reforzó la vigilancia.

A las 21:00, los Skyguard ,(EA), hicieron fuego sobre las playas. A las 23:00 hs, el CP Cardoso, informó que en la isla **quemada,** (llamada así por haberse probado en ella bombas Napalm propias), se vio una luz blanca destellante. Se autorizó al cañón 303 a abrir fuego; después de esto, dicha luz desapareció.

Aeronaves protagonistas

Mirage IIIEA



Interceptor

Velocidad máxima: 2200 Km/h
Radio de acción: ~~950 Km~~ → ? 2000 km ← autonomía máxima
Armamento:
2 ca ñones de 30 mm
Bombas de 250 y 500 kg.
Misil aire -aire Matra Magic Shaffrir.
Generación: década del 60
Fabricación: francesa

Grupo 8 de Caza
Escuadrón desplegado en Comodoro Rivadavia
Jefe: Vcom H. J. Páez

- Cuatro Ellas, doce **A-4B** para ataque cabecera de playa en MLV; REV. Tres BRP y cañones.
- Cuatro secciones, ocho **A-4C** para AON / T en MLV, con REV, cañones, BRP

BAM SJU:

- Dos Ellas, cinco **M-5** para AON / T en MLV, con cañones,dos BRP.

-El escuadrón **Dagger M-5** recibió dos **OF** N° **1129** y **1130** con OM asignado, las que fueron aprestadas; para ser finalmente anuladas. La Ella estaba constituida por el My Juan Sapolsky, el 1erTen Jorge Senn, el Cap Raúl Díaz y el 1erTen Mario Callejo.

BAM GRA:

- Tres Ellas, siete **M-5** para AON / T en MLV, con cañones, dos BRP.

BAM TRE:

- Dos secciones. de cuatro **MK-62** para AON /T en MLV, con cañones, cuatro BRP.

BAM SCZ:

- Dos secciones, (seis **IA-58**) para AON /T en MLV, con cañones y bombas Napalm.

Pero el enemigo no se acercó a las islas, interesado en los movimientos de nuestra flota de mar, y favorecido, además, por la situación meteorológica en el TOAS y el continente, que dificultaría casi todo movimiento aéreo de nuestra parte.

Escuadrón Fénix

Sin embargo el Escuadrón Fénix cumplió varias salidas desde CRV y GRA.

Dos **LR-35**, indicativo **SANTO**; **misión**: diversión, E y R. **Tripulación 1**: My Rafael González Osterode, Cap Ricardo Ceaglio, CP Javier Moi. **Tripulación 2**: Cap Miguel Arques, Ten Alfredo Caballero y C1° Jorge Bazán. Esta sección **despegó** de CRV, a las 18:40, se dirigió a un punto ubicado a 70 MN, antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a

	D. Luis GALINDO
Brig. May.	D. Henry R. GRATON

Comandantes de Personal

Aeronaves protagonistas

M-5 Dagger



Cazabombardero
Velocidad máxima: 2230 Km/h
Radio de acción: 1300 Km
~~Capacidad de reabastecimiento en vuelo.~~
Armamento:
2 ca ñones de 30 mm
Bombas de 250 y 500 kg.
Misil aire -aire Shaffrir.
Generación: década del 70
Fabricación: israelí

Grupo 6 de Caza
Dos escuadrones operando en Río Grande
Jefes: My C. N. Martínez (en San Julián), My J. C. Sapolski

con el auspicio (aunque tácitamente encubierto), del gobierno de los EEUU.

- La necesidad de provocar un hecho militar, psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y ,especialmente, británica, antes que las noticias del revés militar del 1° de mayo, desencadenaran actitudes, (oficiales y privadas), desfavorables a la conducción política en el Reino Unido. En realidad, la acción psicológica del gobierno británico, presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores, fue mantenida por mucho tiempo después como un objetivo permanente, tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia que en el conflicto tuvo la batalla del 1° de mayo, donde, podemos afirmar, el saldo para Gran Bretaña fue:

-pérdida de un destructor *D-42 clase Sheffield*
-dos fragatas tipo *F 21* averiadas
-dos *Sea Harrier* derribados
-dos intentos de desembarco rechazados
-casi ningún objetivo operacional alcanzado.

En síntesis, el ataque al crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 1° de mayo. Estos son los factores que, a su juicio, la FAA asigna mayor porcentaje de peso, para que se haya adoptado esta resolución por parte del gobierno británico.

Las actividades aéreas

Durante la noche del 1 / 2 de mayo, el Cdo de la FAS trabajó febrilmente, para alistar las unidades, porque preveía que sería una nueva e intensa jornada; aún estimaba que el enemigo intentaría alcanzar los objetivos que no había logrado el día anterior. Asimismo, se suponía que podría haber desembarcado, incluso esa noche, mayor cantidad de efectivos, y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer, las unidades de la FAS habían recibido las órdenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos enemigos.

BAM GAL:

- Cuatro Ellas, doce **A4-B** para AON / T en MLV, con REV. Tres BRP y cañones por avión.

Aeronaves protagonistas

A-4B / C Skyhawk



Cazabombardero
Velocidad máxima: 1065 Km/h
~~Velocidad crucero: 8000 Km/h~~
Radio de acción: 1000 Km → 744
Capacidad de reabastecimiento en vuelo.
Armamento:
2 ca ñones de ~~30 mm~~ → 20
Bombas de 250 y 500 kg.
Misil aire -aire.
Generación: década del 50
Fabricación: Estados Unidos



Grupo 5 de Caza (A-4B)
Escuadrón en Río Gallegos
Jefes: Vcom E. Dubourg, Vcom R. G. Zini



Grupo 5 de Caza (A-4C)
Escuadrón en San Julián
Jefe: F. J. A. Lupiañez

Martes 4 de mayo

La situación meteorológica

El cielo se presentó nublado, con buena visibilidad y precipitaciones aisladas; un frente caliente, se aproximaba desde el N, próximo a las islas, y las afectó con abundante nubosidad; techos de 900 m.

falta → acio

La situación táctica

La flota enemiga, alejada prudentemente de nuestro alcance, intentó una nueva incursión con sus portaaviones y correspondientes escoltas, (HMS *Sheffield*, HMS *Arrow*, HMS *Yarmouth*, HMS *Glasgow*, HMS *Coventry*), con la finalidad de atacar nuestros AADD, en especial BAM Cóndor, y destruir sus **Pucará** ,que habían retornado de su despliegue, en base Calderón. Simultáneamente, (05:33), se estaba realizando la operación ***Black Buck II,*** con aviones *Vulcan,* la cual, pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución ,(dos *Vulcan* y diez *Victor* como aviones cisternas), tampoco logró hacer blanco en la pista.

Para nuestra desventaja, sus elementos infiltrados ya en la población *kelper* u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus comandos, datos valiosísimos respecto de nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos, como terrestres y navales.

falta → espacio

La batalla por la información

Sin duda, a esta altura del conflicto comenzaba a materializarse la batalla por la información, en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna era vital para la planificación y ejecución de las operaciones.

La Task Force era, ahora, consciente de sus grandes deficiencias en aquel aspecto. Al no disponer de la información satelital y/o electrónica, (Big Bird y otros satélites), complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación, debían confiar en la búsqueda de observadores visuales en tierra, submarinos, y los elementos electrónicos embarcados, de poco alcance, a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar.

A esto se debió que tuvieran que comprometer acciones peligrosísimas, (desde el punto de vista político, estratégico y militar), como fue la de helitransportar grupos comandos a Punta Arenas, (Chile), a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

Aeronaves protagonistas

IA-58 Pucará



Avión de ataque / Caza helicópteros
Velocidad máxima: 520 Km/h
Radio de acción: 1400 Km
Armamento:
Ca ñones de 20 mm
Ametralladora 12.70
Cohetes - Bombas
Aptitud para operar en pistas cortas y rugosas
Generación: década del 70
Fabricación: argentina

Grupo 3 de Ataque
Escuadrón en Goose Green, Malvinas
Jefe: My M. M. Navarro

La situación de la Fuerza de Tareas inglesa (Task Force)

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona TRALA de retaguardia, (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla, (Carrier Battle Group), vicealmirante Woodward, recién arribado a la misma en su buque insignia, (el HMS *Hermes*), tenía órdenes de iniciar el ataque al día siguiente, a fin de cumplir la operación *Corporate,* que consistía en la recuperación de las islas. Entre los *factores principales* que influían en su apreciación figuraban:

1) Las órdenes recibidas de su comando en Northwood, (comando de la Task Force), el cual había concebido una operación estratégica conjunta con la Royal Air Force, (RAF), consistente, por un lado, en la operación Carnero Negro, (Black Buck), y por el otro, el ataque masivo de la Task Force con los siguientes objetivos:

a) completar la destrucción de los aeródromos argentinos en las islas, (BAM Malvinas, en la península de Fresynet, y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).

b) impedir todos los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.

c) consolidar una pequeña cabecera de playa, en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.

d) infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o isleños, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.

2) La experiencia obtenida en la operación anterior, por algunas de sus unidades en Georgias, que habían logrado cumplir su misión: la recuperación de la isla.

3) La amenaza de la flota de mar argentina que se suponía debía hallarse en el área.

4) La posibilidad de que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de

Aeronaves protagonistas

BAC Canberra MK-62 /04



Bombardero liviano

Velocidad: ~~700 Km/h~~ 830 Km/h (bajo nivel) 925 km/h (a gran altura)
Radio de acción: 2100 Km (máximo)
Armamento:
Hasta 8 bombas de 500 kg.
Cohetes aire -tierra
Generación: década del 50
Fabricación: inglesa

Grupo 2 de Bombardeo
Escuadrón desplegado en Trelew
Jefe: My P. Vivas

los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas, (sobre todo en el continente), donde existirían techos bajo mínimo en los AADD de despliegue de la FAS, que dificultarían la operación de los aviones de combate argentinos.

Fue así, que emitió sus órdenes de operaciones para el 1º de mayo, cuyos lineamientos eran:

Accionar con tres grupos aeronavales con las siguientes tareas terrestres defensivas costeras:

Grupo 1: compuesto por HMS *Invincible*, ocho *Sea Harrie,r* (SH), del Escuadrón 801, con escolta para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate, (PAC).

Grupo 2: compuesto por HMS *Hermes,* buque insignia y escolta, doce aviones *Sea Harrier* del Escuadrón 800 para ataque aéreo al objetivo material (OM) en tierra, en especial aeródromos, y posterior reconocimiento; además la flotilla de ataque, compuesto por un destructor *D 42* y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

Grupo 3: transporte y helidesembarco anfibio.

Desde las siguientes áreas marítimas:

Para el **Grupo 1**, cien millas al NE/N de Puerto Argentino.

Para el **Grupo 2**, noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino.

Para el **Grupo 3**, en zona TRALA, en espera de la confirmación de avanzar, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando.

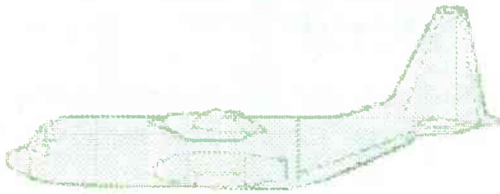
falta espacio →

La Operación Black Buck (Carnero Negro)

El comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthan, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando a las 19:30, hora argentina, del 30 de abril, despegaron del aeródromo Wideawake, (isla Ascensión), dos *Vulcan* matrículas XM 598, (My Reeve), y XM 607 ,(Cap Withers), cargados, cada

Aeronaves protagonistas

Hercules C-130



Avión de transporte y operaciones aerotransportadas

Velocidad: 550 Km/h
Radio de acción: 3950 Km (~~máxima~~)
Capacidad de carga: 27 ton
Capcidad de operación en pistas reducidas y precarias
Fabricación: estadounidense

Grupo 1 de Transporte Aéreo
Escuadrón 1 desplegado en C. Rivadavia y El Palomar
Jefe: Vcom A. A. Cano

buscar soluciones no ortodoxas, junto al Jefe de Batería y al S.A. Alasino. Se desarmó parte del equipo, tomándose energía de distintos transformadores para equilibrar la faltante, consiguiendo poner en actividad la central de fuego. La limitación se producía en el momento de energizar, ya que se quemaban los fusibles; al reemplazarlos se normalizaba el funcionamiento. Fue una solución de emergencia.

El 25 de abril el viento voló una carpa, rajando la tela de otra. Se recuperaron los elementos pero se perdió confianza en el material.

El 26 de abril se incorporaron a la posición dos enfermeros y dos camilleros, se siguió mejorando los refugios y el puesto comando. Como novedad se incorporó una mira de calor residual. En este mismo día, hubieron dos alarmas rojas.

El 27 de abril a la 01:00 hs. se produjo otra alarma roja. Se comunicó que se sospechaba que habían desembarcado 60 comandos en gomones, posiblemente con fines de sabotaje. Los cañones OTTO MELARA del Ejército hicieron fuego sobre las playas Sud de la posición. La incursión no fue confirmada.

El operador de radar, C.P. Cardoso, siendo las 23:30 hs. dio la alarma de dos ecos a 5 km. de distancia y un tercero fuera de alcance de fuego. Se ordenó a los Jefes de piezas 303 y 304 que cargaran, quitaran seguro y pasaran a tiro automático. El Jefe de batería (velocidad 40 metros/segundo, altura 50m., rumbo 270 O, distancia en disminución), esperó que el blanco se acercara a distancia de tiro y se encendiera la luz "Target on Range" para oprimir el botón de FUEGO. El C.P. Molina desde la batería, el Vicecomodoro Zeoli y el 1er Teniente Luis Paris desde la Torre de Vuelo, observaron una bola de fuego caer en la dirección del tiro sobre el mar.

El 28 de abril se recibió una alarma roja (ataque aéreo), el sistema Skyguard de Ejército informó que tenía ecos en el sector Sud. La Batería enganchó un eco alejándose a 50 metros/segundo, hizo fuego el cañón 304 del C.P. Molina sin efecto. Siendo las 05:00 hs. se declaró una falla en el radar en su función de director de tiro, siendo el rendimiento normal en la función de vigilancia, girando "loco" en el movimiento azimutal sin poder operarlo manualmente. El viento era fuerte, 81 km/h.

El Jefe de Escuadrón informó que se observaban lanchas de desembarco y 14 móviles aéreos (probablemente en el radar VYCA). A las 21:00 hs. se alertó sobre un desembarco de Comandos.

A las 15:00 hs. se informó que las operaciones de Fokker F-28 quedaban suspendidas y los vuelos reducidos a los tácticos de Hércules C-130.

A las 19:00 hs. se observaron luces en el islote norte, lo que obligó a la batería a poner en práctica las medidas de defensa previstas: tres sectores para las piezas y un pelotón de choque al mando del Alférez Iraizoz, con el C. Martínez como auxiliar para contrarrestar una incursión. Cada cañón tenía un sector de defensa propio que cubría posibles avances del enemigo desde las playas y un sector compartido entre los 60° y 120° O en dirección al faro (pieza 303 entre los 330 ° O y los 60° O y la pieza 304 entre los 120° O y los 200° O).

Aeronaves protagonistas

Hercules KC-130



Reabastecedor de aviones de combate
Velocidad: 550 Km/h
Radio de acción: 3950 Km (máximo)
Capacidad de carga: 27 ton
Capcidad de operación en pistas reducidas y precarias
Fabricación: estadounidense

Grupo 1 de Transporte Aéreo
Escuadrón 1 desplegado en C. Rivadavia y El Palomar
Jefe: Vcom A. A. Cano

---

uno, con veintiún bombas de 1.000 lb. Debían reabastecerse cinco veces, (como mínimo, en el vuelo de ida), de los *Victor*, aviones tanque, desplegados a lo largo de su ruta al objetivo material. A las 19:50, despegaron once *Victor* de los Escuadrones 57 y 58. Un *Vulcan* y un *Victor* eran reservas. A poco de navegar, se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. A unas 243 millas de Puerto Argentino, Withers inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura, (700 metros), a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros).

Encendió el radar de bombardeo cincuenta millas antes. Cada diez segundos sonaba la alerta temprana, (radar Warning), indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió cuarenta millas antes a 10.000 pies (3.300 metros). El plan previsto se cumplió bien; el XM 607, alcanzó su objetivo material a las 04:40. Su recorrida final, con rumbo 235, fue realizada a baja altitud y sólo una de las bombas impactó al borde de la pista, (a cuarenta metros de la cabecera 08), sin neutralizar el aeródromo. La tripulación completa de ese vuelo fue: piloto, Cap Martín Withers; copiloto, Cap Peter Taylor; navegador, Cap Gordon Graham; reabastecimiento aéreo, Cap Dick Russell; operador de radar, Cap Bob Wright y oficial de electrónica, Cap Hug Prior.

Esta operación fue apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por comandos ingleses; el ataque contó con la ayuda de luces rojas (podrían ser guiado láser) que brindaron a los pilotos la dirección de ataque y/o el punto de lanzamiento.

Siendo las 04:43, la FAS en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

La apreciación operativa de la FAS

El comando de la FAS, informado del ataque inicial enemigo, apreciaba, correctamente, que se producirían nuevas incursiones aéreas, sobre objetivos terrestres en Malvinas, (radares y otras posiciones defensivas en Puerto Argentino), por parte de la Task Force, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al E, como para que los buques no entraran dentro del radio de acción de nuestros cazabombarderos. Por ello, se había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores,(**M-III/5**), que darían cobertura a los objetivos, mediante el combate aéreo con las aeronaves incursoras.

Es así que en los aeródromos de GAL, GRA y SJU, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, (armadas con misiles aire-aire Magic / Matra / Shaffrir y cañones), esperaban las órdenes para entrar en acción.

NOTA:

Aeronaves protagonistas

Lear Jet L-35A



Avión de transporte ejecutivo adaptado para uso aerofotográfico

Velocidad: 910 Km/h
Alcance: 4600 Km
Utilizado también como señuelo en ataques de diversión
Fabricación: estadounidense

Grupo 1 Aerofotográfico
Escuadrón Fénix, operando desde Comodoro Rivadavia
Jefe: Vcom R. de la Colina

En el presente capítulo, la transcripción de las tripulaciones, se ha hecho en base al orden de la planilla de vuelo, sin otra mención de función a bordo.

falta espacio

La primera orden de ataque

La primer orden fragmentaria (OF) que se transmitió, fue la **Nº 1090**: dos **M-III**, indicativo **FIERA**. **Misión** cobertura Puerto Argentino, **armamento** dos misiles Magic - ruta GAL-MLV-GAL. Esta Ella **despegó** a las 06:40 hs. **Tripulantes**: My José Sánchez, Cap Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30, sobrevolaban Puerto Argentino, sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad, había dos aviones del portaaviones *Invincible* en el aire, en PAC (E y NE de Puerto Argentino), pero no se advirtieron mutuamente. **Aterrizaron** en GAL, a las 08:38 hs

falta espacio

El requerimiento a la Armada

El Comando de Operaciones de la FAA emitió el mensaje JB-4854 GHO 302017abr a COATLANSUR [15], donde solicitaba que aviones Super Etendard operaran bajo control operacional de la FAS, a partir del 1° de mayo de 1982.

falta espacio

Opera la Task Force

Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el contraalmirante Woodward había dispuesto avanzar algunos de sus buques, a posiciones muy próximas a las islas, a fin de efectuar cañoneo naval, sobre el área del desembarco. Por su parte, la Royal Navy Aviation operó de la siguiente manera:

Grupo 2 (Hermes): en área centrada 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres Ellas de *Sea Harrier*, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:

08:30 Puerto Argentino (BAM MLV)

- La primera Ella de cuatro aviones, indicativo **Red**: LtCdr Ogilvy, LtCdr Batt, LtCdr Thomas, Lt Morell. Atacó desde el NO en "Toss Bombing"[16], posiciones de AAe tres bombas de 1.000 lb cada una.

- La segunda Ella de cuatro aviones, indicativo **Black,** compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, FltLt (RAF) Dave Morgan, FltLt (RAF)

[15] Archivo Malvinas; Dirección de Estudios Históricos.

[16] Aproximación rasante del avión, con un brusco ascenso a 30° y el lanzamiento de la bomba, seguido de una inversión del rumbo de la aeronave para alejarse del área de impacto.

Aeronaves protagonistas

Boeing B-707 320C



Tetrareactor de transporte estratégico
Velocidad: 960 Km/h
Alcance: 12.900 Km 12.000
Utilizado también para tareas de exploración y reconocimiento lejano Fabricación: estadounidense



Grupo 1 de Transporte Aéreo
Escuadrón II operando desde su base en El Palomar
Jefe: Vcom H. Genolet

Ball y FltLt (RAF) Penfold,(nótese tres aviadores RAF de numerales en una escuadrilla de la RN), dividida en dos secciones atacó rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas Beluga (bomba racimo) y de 1.000 lb, (BRP retardadas con paracaídas). La AAe propia derribó un *Sea Harrier* y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

08:31 hs a BAM Cóndor (Goose Green)

- La tercera Ella de tres aviones, indicativo **Tartan**: LtCdr Frederiksen, Lt Hale y Lt Mc Hars, atacó en rasante con bombas de 1.000 lb y "Beluga", sobre la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque, un **IA-58** fue destruido; en su interior murió el Ten Daniel Jukic. Fueron alcanzados por una explosión y fallecieron los siguientes suboficiales: CP Juan Rodríguez, CP Mario Duarte, C1° José Maldonado, C1° Agustín Montaño, C1° Andrés Brashich, C1° Miguel Carrizo y C1° José Luis Peralta.

- Posteriormente, hacia las 09:50, reemplearon sus aviones, ahora en PAC, realizando incursiones de exploración y reconocimiento fotográfico.

El Grupo 2 (Invincible)

Tomó posición con su escolta y ocho *Sea Harrier* a bordo, en el área centrada a cien MN, al NE de Puerto Argentino

Destacó una flotilla naval de ataque a tierra, compuesta por un destructor, (D 42), y, según versiones inglesas, las fragatas F 21 HMS *Arrow* y HMS *Glamorgan*, que se ubicaron a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino, para bombardear el aeródromo. Esto se realizó a partir de las 13:00 hs

Desde las 06:00 el HMS *Invincible* comenzó a lanzar PAC, que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al área.

El bautismo de fuego de la FAA

Entra en acción la FAS

A medida que el comando de la FAS iba recibiendo información de los ataques en Malvinas, y detectaba o deducía la presencia de portaaviones en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial, respecto a que el combate se entablaría en el aire.

Aeronaves protagonistas

Fokker F-28 *Fellowship*



Bireactor de transporte táctico
Velocidad: 840 Km/h
Alcance: 1945 Km → 2763
Capacidad de carga: 8935 Kg



Grupo 1 de Transporte Aéreo
Escuadrón II operando desde su base en El Palomar
Jefe: Vcom H. Genolet

Por ello lanzó desde GRA a las 07:45 la **OF 1091** dos **M-5**, indicativo **TORO** armados con misiles A/A Shaffrir, **tripulación**: Cap Carlos Moreno; Ten Ricardo Volponi, que esta vez hicieron contacto con dos *Sea Harrier* del *Invincible,* (LtCdr RN Robin Kent y Lt Brian Haigh). **Arribó** a GRA, a las 09:45 hs.

Relato del Cap Moreno

A las 7:30 hs llegó orden fragmentaria.

Debíamos despegar a las 7:45 hs (todavía nocturno), para una misión de cobertura aérea sobre Malvinas; la configuración (cosas que penden del avión) era de tres tanques de combustible y dos misiles aire - aire, más cañones.

Nuestro principal problema era el despegue, pues con ese peso (máximo de nuestro avión), teníamos mucha carrera de decolaje, la pista muy corta y además, era de noche.

A las 7:45, estábamos en cabecera con el Ten Volponi y largamos frenos, para nuestra primera misión de combate; la meteorología era bastante mala, estaba lloviendo y los techos bajos. Nuestro indicativo para esta misión era TORO.

Aproximadamente a las 08:25 estuvimos en contacto con el radar de Malvinas, encontrándonos a unas cincuenta millas de Puerto Argentino.

El operador de radar nos informó que estaban atacando en ese momento el aeropuerto, y que caía un Harrier en llamas en el puerto.

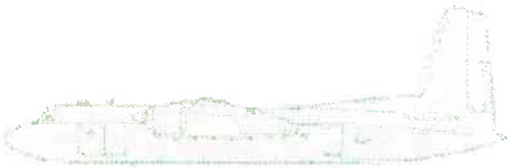
Al mismo tiempo que nos informaban lo anterior, nos dijo que tenía dos pichones (aviones enemigos), para nosotros.

Le pregunté cuál era la posición y nos contestó que estaban a 120 MN de nosotros - 020º firme - contesté, y ordené pleno gas seco (dar toda la potencia sin usar post quemador) al teniente. Él venía formando a mi izquierda, a unos 500 metros laterales y 10º atrás.

- ¡Rumbo 030º - ordenó el radar - los enemigos se encuentran a treinta millas en recíproco!. - Le pregunté qué era recíproco , pues no lo había escuchado nunca o en ese momento no me acordaba lo que era - ¡de frente pibe, están de frente!" - dijo. Ahora sí entendí. Le pedí al radar que me ponga de costado, pues sabíamos que ellos al misil Sidewinder

Aeronaves protagonistas

Fokker F-27 MK-400 *Friendship*



Biturbohélice de transporte táctico
Velocidad: 450 Km/h
Alcance: 1815 Km
Capacidad de carga: 8500 Kg



Grupo 1 de Transporte Aéreo
Escuadrón II operando desde su base en El Palomar
Jefe: Vcom A. Antonietti

AIM-9L lo podían tirar de frente y nosotros, al que llevábamos, no.

-¡Ahora los tienen a nueve millas, de frente y a una millas al costado derecho!- Ordené eyectar los tanques externos de alas, y nos quedamos con el central externo para aprovechar el combustible que nos quedaba en ese tanque. Le pedí al operador que durante el combate nos fuera preguntando por el combustible, pues dudaba recordarlo en tales circunstancias, para poder volver al continente.

Cuando dijo que estábamos cruzándonos, eyectamos el último tanque, pusimos post combustión (potencia adicional que da un rápido aumento de la velocidad en detrimento del consumo) y cerramos fuerte hacia el lado de cruce.

Nosotros teníamos 22.000 pies de altura y ellos 18.000, según nos decía el radar.

Comenzamos a evolucionar en círculos para tratar de verlos y le pedí al radar que nos dijera dónde estaban.

Nos contestó - ¡En un círculo, los cuatro juntos y no podría diferenciarlos! -

Buscábamos con desesperación a los Sea Harrier, pero no los podíamos ver; en ese momento Ricardo me preguntó si yo había tirado un misil, le contesté que no y me dijo que vio pasar un misil blanco entre su avión y el mío.

Mientras tanto, el radar nos preguntaba a cada ratito por nuestro combustible, y en un momento nos dijo que estábamos nosotros atrás de ellos, pero al segundo siguiente ya estaban de frente; evolucionaban muy rápido y casi se paraban en el aire para dar vuelta, pues pueden cambiar la posición de sus toberas (componente del motor por donde se fugan los gases de escape).

No sé cuánto tiempo había pasado, pero no creo que más de dos minutos, aunque me pareció una eternidad, cuando tuvimos 2.450 litros (mínimo para volver), ordené que con post combustión ascendiéramos con rumbo a casa y en viraje fuerte.

El operador del radar nos dijo que también ellos se alejaban en ese momento.

Ascendimos a 37.000 pies el Ten Volponi y a 36.000 yo, pues no nos

Aeronaves protagonistas

Twin Otter DHC-6



Biturbohélice liviano de transporte táctico
Velocidad: ~~280 Km/h~~ 300
Alcance: 1600 Km
Capacidad de carga: 2400 Kg



Grupo 9 de Transporte Aéreo
Escuadrón operando desde Comodoro Rivadavia
Jefe: My N. Bessacia

teníamos a la vista.

El radar nos daba nuestra posición con respecto a Puerto Argentino, del que estábamos a cinco millas de distancia.

Comenzamos a hacer cálculos pues estábamos lejos de nuestra base y con mínimo combustible.

Afortunadamente, no había mucho viento en contra, así que, casi en el límite íbamos a llegar.

Una vez en contacto con el radar del continente, nos informó que la meteorología estaba mala pero con ILS (instrumento que reúne al localizador y al haz de planeo para el aterrizaje) lograríamos entrar bien.

Teníamos dos kilómetros de visibilidad y cien metros de techo.

El radar nos dejó en el localizador y en el haz de planeo del ILS, con cinco millas de diferencia entre aviones.

Aterrizamos sin novedad.

El Ten Volponi realizó tres misiones más y el 23 de mayo falleció, al ser alcanzado por un misil de un Harrier en una misión de ataque a buques. Se destacó siempre por su espíritu y su "garra". Fue un ejemplo. No lo olvidaremos.

falta espacio →

El *Sea Harrier* tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L ,(Sidewinder), y mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos.

El combate a bajas cotas aumentaba, considerablemente, el consumo de combustible de los **M-III / M-5**, quienes, al no tener capacidad para el reabastecimiento, quedaban sin la posibilidad de regresar al continente.

falta espacio →

Salidas prematuras

El ataque de los *Sea Harrier* sobre la BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, (especialmente en las áreas Goose Green y Puerto Argentino), produjeron la emisión de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas Ellas de ataque y de interceptores sin objetivos, (OM), bien claros. Así salieron:

Aeronaves protagonistas

Boeing Chinook C-47



Helicóptero birreactor de transporte
Velocidad: 300 Km/h
Alcance: 250 Km
Capacidad de carga: 9000 Kg



Escuadrón Helicópteros Malvinas (FAA)
Operando desde Goose Green y Puerto Argentino (Malvinas)
Jefe: My Posse Ortiz de Rozas

OF Nº 1092, cuatro aviones **A-4B**, indicativo **TOPO, armamento:** cañones y tres BRP; **misión:** AON. **Tripulación:** Cap Hugo Palaver, matrícula **C-244**, Ten Daniel Gálvez **C-206**, 1erTen Luciano Guadagnini **C-221**, Alf Hugo Gómez **C-225. Despegó** de GAL, a las 08:30 ; **ruta**: GAL - (REV) - MLV - GAL, donde **arribaron** a las 12:00 hs;

Esta Ella fue confundida, por el CIC MLV, con interceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo. Cuando les dieron el parámetro altura descubrieron el error, y regresaron a su base perseguidos por los *Harrier*. Esta escuadrilla fue salvada por la oportuna intervención de los **Mirage** del Cap García Cuerva y el 1erTen Perona, (relato que se encuentra más adelante). **Arribó** a GAL a las 12:00 hs

OF 1093, dos **M-III**, indicativo **TABLÓN**, **armamento:** misiles Shaffrir, **misión**: cobertura aérea en MLV. **Tripulación**: Cap Gustavo García Cuerva y 1erTen Carlos Perona. **Despegaron** a las 08:59 de GAL; **aterrizaron** a las 10:58 hs. **Resultado de la misión**: con su oportuna intervención se interponen, entre una PAC de aviones *Harrier* y la escuadrilla **TOPO,** e hicieron regresar a los primeros, salvando la vida de los pilotos de **A-4B**.

OF 1095, cuatro **A-4C,** indicativo **OSO**, **ruta:** SJU - (REV) - MLV, **armamento:** BRP, **misión:** AON. **Tripulación:** Cap Fernando Castellano, Ten Daniel Alberto Paredi, Cap Mario Caffaratti, Ten Ricardo Lucero. **Despegaron** de SJU a las 11:00; **arribaron** a las 13:30 hs

OF 1098, dos **M-III**, indicativo **FOCO**, **armamento**: misiles Magic, **misión**: cobertura a MLV. **Tripulación:** 1erTen Roberto Yebra, 1erTen Marcelo Puig. **Despegaron** a las 10:23 hs, de GAL, **arribaron** a las 12:13 hs

OF 1099, dos **M-5**, indicativo **LIMON**, **ruta:** GRA-MLV-GRA, **armamento:** misiles Shaffrir, **misión**: cobertura MLV. **Tripulación**: My Napoleón Martínez, 1erTen Héctor Luna. **Despegaron** de GRA a las 10:00; **arribaron** a las 12:15 hs

Debido a los ataques, llegaba al Cdo de la FAS, gran cúmulo de informaciones, entre las que se destacaban las siguientes:

09:40 hs. MLV informó que el Cte británico de la Task Force había pedido la rendición al Cte del TOM, (enérgicamente

Aeronaves protagonistas

Bell 212



Helicóptero para transporte civil y militar
Velocidad: 195 Km/h
Autonomía: 420 Km

Escuadrón Helicópteros Malvinas (FAA)
Operando desde Goose Green y Puerto Argentino (Malvinas)
Jefe: My Posse Ortiz de Rozas

rechazado).

Hubo innumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la isla Soledad, (lo que fue confirmado por el radar).

Al mediodía, se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo, con sus buques dentro del radio de acción argentino.

A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo, que había subestimado sus capacidades reales.

Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos, basados en las islas, y que habían soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green, (BAM Cóndor), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones, (interceptores y cazabombarderos), en la siguiente sucesión:

OF 1100, dos **M-5**, indicativo **CICLON**, **ruta:** MLV - GRA, **misión:** cobertura, **armamento:** misiles Shaffrir. **Tripulación:** Cap Horacio Mir González, Ten Juan Bernhardt. **Despegaron** de GRA, a las 12:30, **arribaron** a las 14:30 hs. Fueron interceptados por cuatro *Harrier,* y se observó gran maniobrabilidad en las máquinas enemigas.

OF 1101, **M-5**, indicativo **FIERRO**, **despegó** de SJU a las 16:00 hs, **misión:** cobertura, **arribó:** a las 18:40 hs Originalmente esta OF fue ordenada para una sección constituida por el Cap Raúl Díaz y el Ten Aguirre Faget, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego, lo pudo poner en marcha, pero con fuego en la zona del tubo de chorro.

Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap Díaz recibió directamente del comando de la FAS, la orden de cumplir esta misión de cobertura; fue el primer piloto que despegó solo, para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de *cazabombardero*, que no contaba con radar de adquisición.

OF 1103, dos **A-4C**, indicativo **PAMPA**, **armamento:** misiles Shaffrir, **misión:** cobertura- sombrilla aérea. **Tripulación:** 1erTen José Vázquez, Ten Atilio Zattara. **Despegaron** a las 13:30, de SJU, **ruta:** (REV) - MLV - SJU; **arribó:** 16:10 hs.

Aeronaves protagonistas

Super Etendard



Turborreactor de ataque antibuque
Velocidad: 1200 Km/h
Radio de acción: 750 Km
Capacidad de reabastecimiento en vuelo.
Armamento:
Ca ñones de 30 mm
Bombas - Cohetes
Misil aire -aire Exocet AM-39.
Misil aire -aire Matra 550 Magic.
Generación: década del 80
Fabricación: francesa

Escuadrilla 2 de Caza y Ataque
Operando desde Río Grande
Jefe: C/F J. Colombo

Esta tripulación cumplía la segunda salida del día, y fue la que, por primera vez, recibió fuego de una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón.

El Cap García Cuerva, vio el misil arrojado sobre su numeral, (Perona) y le gritó: ***Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!,*** pero el misil alcanzó al Nº 2 y éste se eyectó. Posteriormente, fue recuperado.

El Cap García Cuerva, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas y salvar su máquina. Esto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de MLV, (CIC AAe). Lamentablemente, esta coordinación aún no ocurría, porque no se había alcanzado el nivel de confianza de la defensa y, aún peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fuego naval enemigo, sobre la zona.

García Cuerva decidió aterrizar y lo comunicó por VHF. El "alto el fuego" fue ordenado, reiteradamente, por el CIC. El **M-III** se dirigió hacia la pista y procedió a eyectar sus cargas externas, para facilitar la maniobra de aterrizaje. Esa acción, (eyección de cargas), confundió a la tropa, que de inmediato comenzó a disparar sus armas largas, (fusiles), contra el avión. La psicosis creada por el *Vulcan* y los *Harrier*, pudo, en los artilleros, más que la orden del CIC, y las baterías antiaéreas del Ejército y la Armada abrieron fuego, lo que dio como resultado el derribo del **M-III**.

El piloto inglés que derribó al 1erTen Perona fue el Fl Lt RAF Paul Barton; y el que combatió contra el Cap García Cuerva, el Lt RN Steve Thomas.

Respecto del accionar del Cap García Cuerva, durante los quince minutos transcurridos entre el combate relatado y su solicitud de aterrizaje, en BAM MLV, existen versiones, (Pierre Clostermann), que afirman lo siguiente: García Cuerva avistó al *Hermes,* en el momento en que un avión *Sea Harrier* estaba próximo al aterrizaje; se lanzó sobre el mismo y lo ametralló haciendo que, luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiera el elevador y cayera al mar. Luego ametralló el puente causando averías menores, (*Le grand Cirque des Malouines* Document Paris Match).

OF 1113: dos **M-5**, indicativo **RUBIO**; **ruta:** MLV - buques en bahía Anunciación; **armamento:** cañón de 30 mm y dos misiles Shaffrir. **Despegaron** de GRA a las 15:54. **Tripulación:** 1erTen José Ardiles, despegó con el Cap Carlos Rohde, como jefe de sección. Éste se quedó por fallas y Ardiles continuó solo, hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, efectuó ataques a una fragata, que se dirigía en ataque a DWN,

Aeronaves protagonistas

A-4Q Skyhawk



Cazabombardero
Velocidad máxima: 1065 Km/h
Velocidad crucero: 8000 Km/h
Radio de acción: 1000 Km
Capacidad de reabastecimiento en vuelo.
Armamento:
2 ca ñones de 30 mm 20 mm
Bombas de 250 y 500 kg.
Misil aire -aire.
Generación: década del 50
Fabricación: Estados Unidos

Escuadrilla 3 de Caza y Ataque
Operando desde Río Grande
Jefe: C/C R. A. Castro Fox

Relato del Capitán Raúl A Díaz

El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 1º de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: uno de los escuadrones aeromóviles M-5 Dagger todavía se encontraba en Tandil; no había podido retornar a la BAM SJU por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril, ante la suposición de que el enemigo incursionaría con un grupo comando contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra.

El regreso del escuadrón a su asiento de operaciones, en la memorable mañana del 1º de mayo, se efectuó en condiciones meteorológicas marginales en toda la ruta , principalmente, en el AD de destino.

Llegamos, estando el aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún así el escuadrón aterrizó sin problemas.

Allí estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino.

Como oficial de operaciones, responsable de la confección del plan de vuelo, cumplí la primera misión, la OF Nº 1101 con el indicativo FIERRO; se ordenaba una sección con dos misiles Shaffrir y 250 proyectiles de 30 mm por avión. Mi numeral sería el Ten Aguirre Faget.

Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavía sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo. Era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión real de combate. Puse en marcha mi avión, y cuando debía hacerlo el Ten Aguirre Faget, tuvo fallas en su avión, imposibles de solucionar en poco tiempo.

Me sentía tranquilo, pese a evaluar que las posibilidades de éxito se habían reducido; rodé hacia la cabecera de pista y en la misma pregunté a Operaciones si podía ir solo para cumplir la misión, me respondieron con firmeza que sí.

Eso ayudó, pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate, me encontraría imposibilitado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 16:00 hs.

En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los

Aeronaves protagonistas

Aermacchi MB-339A



Reactor de entrenamiento y combate
Velocidad: 700 Km/h
Radio de acción: 750 Km
Autonomía: 02:30 hs.
Armamento:
Ca   ñón de 30 mm
Cohetes 5"   - Bombas
Misil aire   -aire Exocet AM-39.
Generación: década del 70
Fabricación: italiana

Escuadrilla 1 de Ataque
Operando desde Puerto Argentino, Malvinas
Jefe: C/C C. E. Molteni

procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor, porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique.

El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima.

Próximo a las islas, tomé contacto con el CIC de Puerto Argentino, quien me dirigió hacia un incursor a sesenta millas náuticas al este de las islas.

Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090º) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de doce millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente como para que nuestro radar lo perdiera totalmente. Esto me animó a pensar que, el oponente no quería presentar combate aéreo.

El operador me hizo colocar rumbo oeste para regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando unas millas al este. Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado, el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco, (señal reflejada en la pantalla del radar), que podía ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire; ello no ocurrió.

Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, a las que pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (vi el canal San Carlos y la zona de Darwin,) el operador me informó de un ataque aéreo que estaban realizando aviones SH, sobre las instalaciones de Puerto Argentino.

Le pregunté si me dirigía hacia allí. Respondió negativamente, porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea.

Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sudeste, a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a dieciocho millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 nudos; me dediqué a observar los instrumentos, por última vez antes del cruce, y con aprehensión descu-

Aeronaves protagonistas

Neptune SP-2H



Cuatrimotor de exploración y reconocimiento marítimo

Velocidad: 600 Km/h
Velocidad de patrullaje: 275 Km/h
Autonomía: 18 hs.
Alcance: 5500 Km
Equipamiento electrónico para vigilancia de superficie y submarina
Generación: década del 60
Fabricación: estadounidense



Escuadrilla de Exploración
Operando desde Río Grande
Jefe: C/C C. J. Pérez Roca

brí que no quedaban más de cinco minutos de combustible, para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.

Cuando me separaban, del incursor o los incursores, unas ocho millas y me encontraba unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa Lo cierto es que descendió rápidament, hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré; en eso escuché la voz del controlador que me preguntaba cuánto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.

Me deseó buena suerte y me dio el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí durante el largo retorno esta equivocada idea: "los ingleses rehuían el combate aéreo". Algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado, junto a toda mi Ella, por dos aviones SH, cuando estábamos por atacar la cabeza de playa a puerto San Carlos.

Estas misiones interceptoras, (y las que se intercalarán más adelante), tenían por objeto atraer las PAC británicas, para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

Las misiones de ataque

OF 1105, indicativo **TORNO**, tres **M-5**, **armamento:** BRP y cañones. **Despegaron** de SJU a las 15:45 hs, **ruta:** SJU - MLV - SJU, **misión:** AON. **Tripulación:** Cap Norberto Dimeglio, (C-432 arribó a las 17:25), Ten Gustavo Aguirre Faget (C-412 arribó a las 17:25), 1erTen César Román (C-421 arribó a las 18:25). Atacaron a un destructor D-42 y a dos fragatas F-21. Esta salida, fue la de mayor rédito de toda esta batalla, porque atacó y averió, seriamente, a un destructor D-42, clase *Sheffield.*

El informe de esta misión dice:

...observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo, se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Unicamente se recibió intenso fuego (de AAe) lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.

Aeronaves protagonistas

Tracker S-2E



Bimotor de exploración, reconocimiento y ataque antisubmarino

Velocidad: 450 Km/h 500
Velocidad de patrullaje: 240 Km/h
Autonomía: 07:30 hs.
Alcance: ~~2170 Km~~ 2.000
Equipamiento electrónico para vigilancia de superficie y submarina
Generación: década del 60
Fabricación: estadounidense



Escuadrilla Antisubmarina
Operó desde el portaviones ARA *25 de Mayo* hasta el 5 de mayo. Posteriormente se desplegó a Río Gallegos
Jefe: C/C H. Skare

OF 1107: dos **M-5**, indicativo **FORTÍN**; **ruta:** MLV - SJU; **misión:** sombrilla aérea; **armamento:** misiles Shaffrir. **Tripulación:** Cap Guillermo Donadille, (C-403), 1erTen Jorge Senn, (C-421). **Despegaron** de SJU ,a las 16:00, **arribaron:** a las 18:40 hs.

La tarea de los **FORTÍN** consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla **TORNO**, luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM MLV. El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Cap Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar MLV, e hizo espera sobre la Gran Malvina, a nivel 300, (en términos aeronáuticos esta cifra corresponde a 30.000 pies, 9.000 m).

Mientras esperaban escucharon las comunicaciones de la sección **DARDO**, el Cap García Cuerva y 1erTen Perona; luego de unos quince minutos escucharon a los **TORNO** regresando en forma individual, el numeral **TORNO 2**, comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts).

El operador argentino envió a la sección **FORTÍN,** a interponerse entre los **Dagger** y los *Harrier*. Los **FORTÍN** eyectaron los tanques suplementarios, de 1.300 litros, y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna, en donde el primero era el **TORNO 2**, tres millas detrás venía una sección de *Harrier,* y a dos millas los **FORTÍN**. El último rumbo de interceptación que recordó el Cap Donadille, fue 320º, que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles Shaffrir quedaron enganchados en él, lo que agregó preocupación al **FORTÍN 1,** por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los conocían los británicos, que abandonaron la persecución, advertidos, seguramente, de la presencia de interceptores argentinos, a través del radar que guiaba su interceptación. Otra acción de combate aérea sin derribos.

OF 1108: dos **M-III**, indicativo **BUITRE**; **ruta:** MLV - GAL; **armamento:** misiles Magic; **misión:** cobertura - sombrilla aérea. **Tripulación:** Cap Raúl Gambandé,(I-016), 1erTen Roberto Yebra, (I-014). **Despegaron** de GAL, a las 15:50; **arribaron** a las 17:40 hs.

OF 1109: dos **M-III**, indicativo **DARDO**; **ruta:** GAL - MLV; **misión:** cobertura; **armamento:** misiles Magic. **Tripulación:** Cap Gustavo García Cuerva, (I-015), 1erTen Carlos Perona, (I-019). **Despegaron** de GAL, a las 15:45 hs.

Aeronaves protagonistas

Bandeirante EMB 111-A



Biturbohélice de exploración y reconocimiento

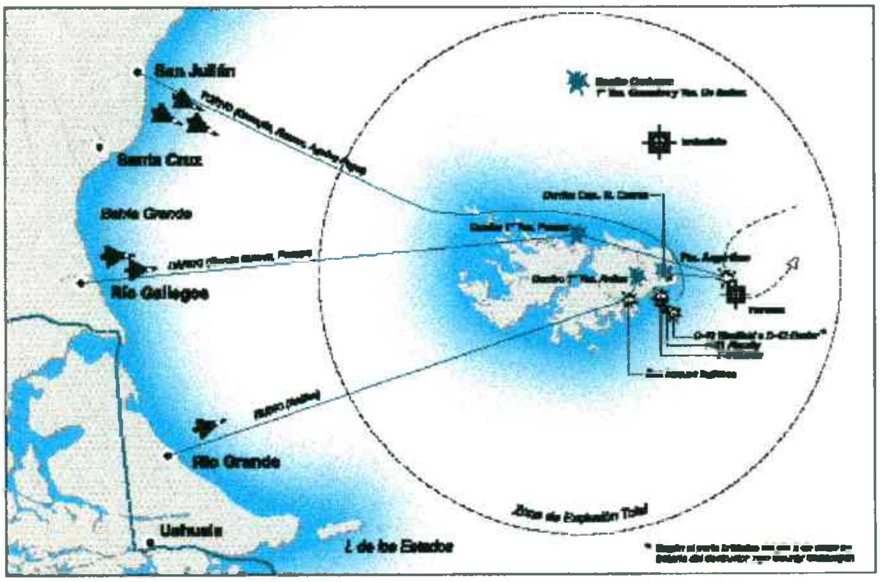
Velocidad: 350 Km/h
Autonomía: 02:40 hs.
Capacidad de carga: 1600 Kg (máxima)
Equipamiento electrónico para vigilancia marítima de superficie
Generación: década del 70
Fabricación: brasilera



Escuadrilla de Exploración y reconocimiento
Operando desde Río Gallegos

y desbarató la misión. Posteriormente, estableció enlace con el CIC MLV, y fue vectoreado para interceptar un eco, (*Harrier*); pero el eco se transformó en dos aviones, una PAC, integrada por el Fl Lt, (RAF) Tony Penfold y Lt Cdr, (RN) Martin Hale, y fue derribado por un misil Sidewinder AIM 9L, del primero. Fueron testigos oculares los capitanes; Ricardo Grünert, Roberto Vila y el 1erTen Ricardo Fasani, tripulantes del **Pucará** en la BAM Cóndor. Era el cuarto piloto caído, el día del bautismo de fuego de la FAA.

Ataques a buques de la Task Force
1° de mayo



igual al comentario de la anterior pág. 5.

Veamos el relato británico del Libro: FAW de la RN

Aproximadamente a las 16:30 hs, Penfold, piloto del Harrier matrícula X 2425, y Martin Hale fueron lanzados desde el Hermes para interceptar dos ecos rumbo E NE sobre la isla Soledad y sin dudas fueron detectados por el radar de Puerto Argentino. Ambos, fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mutuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harrier se trabaron en combate con los Dagger (era un Dagger) que incluía al C-433 piloteado por el 1erTen José Ardiles.

Hale y Penfold estaban a 20.000 pies con los Dagger alrededor de 13.000 pies arriba y a cinco millas de distancia cuando un misil A/A (seguramente un Shaffrir) fue disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff (material metálico que se arroja al aire como papel picado para confundir al

Aeronaves protagonistas

King Air 200



Biturbohélice de transporte ejecutivo
Velocidad: 450 Km/h
Autonomía: 05:30 hs.
Capacidad de carga: 1270 Kg (máxima)
Fabricación: estadounidense

Escuadrillas 1 y 2 de Sostén logístico
Operando desde Río Grande

AGRUPACION DE ENTRENAMIENTO

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942	163	1965			
1920		1943		1966			
1921		1944	190	1967			
1922		1945	213	1968			
1923		1946	311 312	1969			
1924		1947	328 329	1970			
1925		1948	423	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			



Aeronaves protagonistas

Mentor T-34C-1



Turbohélice biplaza de entrenamiento y ataque

Velocidad: 300 Km/h
Autonomía: 4 hs.
Armamento: Ametralladora 7.62 - Cohetes 5" - Bombas pequeñas Generación: década del 70
Fabricación: estadounidense

Escuadrilla 4 de Ataque

Operando desde Estación Aeronaval Calderón, Isla Borbón (Malvinas)
Jefe: T/N J. Pereyra

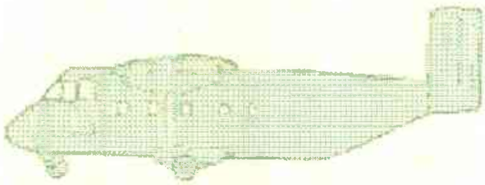
AGRUPACION MESOPOTAMIA

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946	313	1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Skyvan 3M



Biturbohélice de transporte táctico
Velocidad: 300 Km/h
Autonomía: 04:30 hs.
Capacidad de carga: 2100 Kg (máxima)

Prefectura Nacional Naval
Componente aéreo Servicio de Costas
Operando desde Puerto Argentino y EAN (Malvinas)
Jefe: Prefecto aviador P. Gómez

Dirección de Estudios Históricos
Departamento Archivo Histórico

AGRUPACION TRANSPORTE

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944	181	1967			
1922		1945		1968			
1923		1946	280-314 315	1969			
1924		1947	330 331	1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Boeing Chinook C-47



Helicóptero birreactor de transporte
Velocidad: 300 Km/h
Alcance: 250 Km 185
Capacidad de carga: 9000 Kg

Comando de Aviación del Ejército, Batallón 601
Operando desde Puerto Argentino (Malvinas)
Jefe: Tte1º H. D. Pérez Cometo

Dirección de Estudios Históricos

Departamento Archivo Histórico

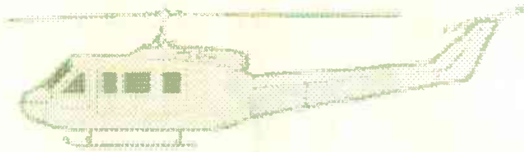
ARCHIVO GENERAL DE AERONAUTICA

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949	522/1	1972			
1927		1950	540 542/1 541	1973			
1928		1951	571	1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Bell 212



Helicóptero para transporte civil y militar
Velocidad: 195 Km/h
Autonomía: 420 Km



Comando de Aviación del Ejército, Batallón 601
Operando desde Puerto Argentino (Malvinas)
Jefe: Cap J. R. Svensen

AREA MATERIAL CORDOBA

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	1314
1913		1936		1959		1982	1371
1914		1937		1960		1983	1439
1915		1938		1961		1984	1547
1916		1939		1962		1985	1662
1917		1940		1963		1986	1755
1918		1941		1964		1987	1821 1888
1919		1942		1965		1988	1910 1939
1920		1943		1966		1989	2005 2006
1921		1944		1967		1990	2021 [illegible]
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971	836 835		
1926		1949		1972	886		
1927		1950		1973	933		
1928		1951		1974	991		
1929		1952		1975	1047		
1930		1953		1976	1094		
1931		1954		1977	1143		
1932		1955		1978	1180		
1933		1956		1979	1218		
1934		1957		1980	1272		

Hirundo A-109 A



Helicóptero biturbina para misiones de transporte, enlace y apoyo de fuego

Velocidad: 235 Km/h
Autonomía: 500 Km

Comando de Aviación del Ejército, Batallón 601
Operando desde Puerto Argentino (Malvinas)

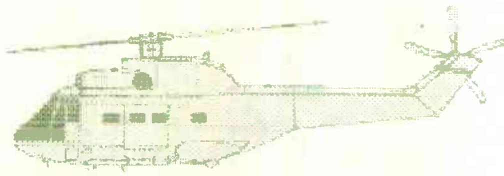
ASESORIA JURIDICA GENERAL DE AERONAUTICA

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		[illegible]		1982	
1914						1983	
1915		1938		1961	643	1984	
1916		1939		1962	667	1985	
1917		1940		1963	692	1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965	735	1988	
1920		1943		1966	754		
1921		1944		1967	784		
1922		1945		1968	797		
1923		1946	281	1969			
1924		1947	332	1970			
1925		1948	424 425	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950	539	1973	935		
1928		1951		1974	993 994		
1929		1952		1975	1091/2		
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
[illegible]		[illegible]					
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Puma SA-330L



Helicóptero biturbina mediano de transporte
Velocidad: 250 Km/h
Autonomía: 550 Km



Comando de Aviación del Ejército, Batallón 601
Operando desde Puerto Argentino (Malvinas)

AREA DE MATERIAL "RIO IV"

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	1315
1913		1936		1959		1982	1373
1914		1937		1960		1983	1440
1915		1938		1961		1984	549
1916		1939		1962		1985	1664
1917		1940		1963		1986	1757
1918		1941		1964		1987	1823
1919		1942		1965		1988	1927
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968		1991	
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971	837		
1926		1949		1972	885		
1927		1950		1973	934		
1928		1951		1974	992		
1929		1952		1975	1048		
1930		1953		1976	1095		
1931		1954		1977	1144		
1932		1955		1978	CONJUNTO CON ESC. [illegible] Nº 109 1181		
1933		1956		1979	1219		
1934		1957		1980	1273		

Aeronaves protagonistas

Harrier GR.3



Avión VSTOL Cazabombardero
Velocidad: 1250 Km/h
Régimen ascencional: 85 m/s
Radio de acción: 660 Km
Armamento:
Ca ñones: 30 mm
Misil aire -aire *Sidewinder AIM-9L*
Bombas de 1000 lbs
Bombas l áser guiadas
Capacidad de reabastecimiento en vuelo
Generación: década del 70



1 (F) Sqdn
Escuadrón 1 de Caza
A bordo del portaviones HMS "*Hermes*"
Jefe: Wg. Cdr. P. T. Squire

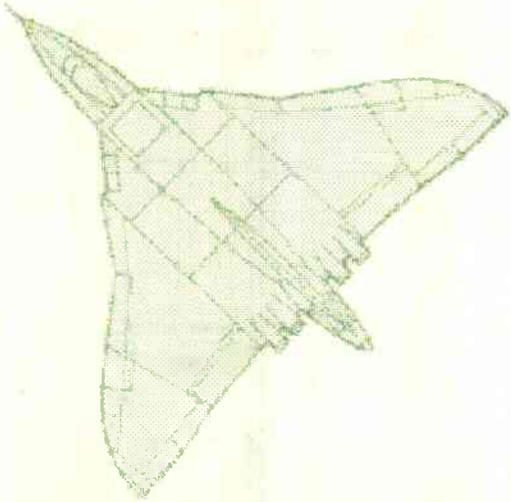
AVIACION DEL EJERCITO

Ver: -------------------------

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941	151	1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943	164	1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Vulcan B2



Tetrareactor bombardero estratégico
Velocidad: 1100 Km/h (crucero rápido)
Alcance: 3700 Km
Capacidad de reabastecimiento en vuelo
Carga portante: 9540 Kg
Armamento:
Bombas (convencionales y nucleares)
Misiles de largo alcance (nucleares)
Misiles t ácticos antirradar (*Shrike*)
Cohetes
Perturbaci ón electrónica (Jamming)
Generación: década del 50



44 Sqdn
Basado en Waddington (Inglaterra)
Operando desde Isla Ascension
Jefe: Sqdn. Ldr. C. N. McDougall



50 Sqdn
Basado en Waddington (Inglaterra)
Operando desde Isla Ascension
Jefe: Sqdn. Ldr. C. N. McDougall



101 Sqdn
Basado en Waddington (Inglaterra)
Operando desde Isla Ascension
Jefe: Sqdn. Ldr. C. N. McDougall

Dirección de Estudios Históricos

Departamento Archivo Histórico

BASE AEREA MILITAR "AEROPARQUE"

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973	936		
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Victor KMK-2



Avión tanque nodriza estratégico
Velocidad: 750 Km/h
Velocidad crucero: 1000 Km/h (crucero rápido)
Autonomía: ilimitada
Capacidad de reabastecimiento aéreo.
Peso máximo: despegue 100 ton.
Generación: década del 50



55 Sqdn
Operando desde la Isla Ascension
Jefe: Sqdn. Ldr. C. C. B. Seymour



57 Sqdn
Operando desde la Isla Ascension
Jefe: Sqdn. Ldr. C. C. B. Seymour

Dirección de Estudios Históricos
Departamento Archivo Histórico

BASE AEREA MILITAR "BRIG.J.JOSE DE URQUIZA
II a Brigada Aerea

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935	113 114	1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942	156	1965			
1920		1943	165	1966			
1921		1944	189	1967			
1922		1945	209	1968			
1923		1946	230-285- 286-287- 288	1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Nimrod MR1-MR2



Versión militar aeromarítima del Comet IV
Velocidad: 750 Km/h (crucero rápido)
Autonomía: ilimitada
Capacidad de reabastecimiento aéreo.
Carga portante: 6.120 Kg.
Armamento:
Antibuque (misil ístico)
Antisubmarino
Antia éreo (*Sidewinder AIM-9L)*



42 (TB) Sqdn
Escuadrón Aeromarítimo, torpedero y bombardero
Operando desde la Isla Ascension
Jefe: Wg. Cdr. D. L. Baugh



120 Sqdn
Escuadrón de exploración y ataque aeromarítimo, enlace estratégico y busqueda/rescate
Jefe: Wg. Cdr. D. Emmerson



201 Sqdn
Escuadrón de exploración y ataque aeromarítimo, enlace estratégico y busqueda/rescate
Jefe: Wg. Cdr. D. Emmerson



206 Sqdn
Escuadrón de exploración y ataque aeromarítimo, enlace estratégico y busqueda/rescate
Jefe: Wg. Cdr. D. Emmerson

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087703

SHEET 1

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL
SUB DIR. AVIONES AERONAUTICO
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

AIRFREIGHT

YOUR ORDERNUMBER: 27MP026C

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	00A	RK23452-1A	PIPE		1	EA	280 00	280 00
3	71	508-1-03987 REPLACES 2-CZ-84873	SOCKET		3	EA	27 00	81 00
							TOTAL IN DFLS	361 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERLANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

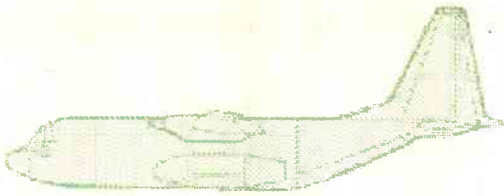
DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

Aeronaves protagonistas

Hercules C1/C1P/C3



Avión de transporte aéreo y operaciones aerotransportadas
Reabastecedor de aviones de combate

Velocidad: 550 Km/h
Radio de acción: 3.950 Km
Capacidad de carga: 27 ton.
Capacidad de operaciones en pistas reducidas y precarias.

C1: Transporte aéreo.
C1P: Capacidad de reabastecimiento en vuelo.
C3: Se le agregó un segmento de 4,60 m de fuselaje.



24 Sqdn
Basado en Lineham (G. Bretaña)
Operando desde la Isla Ascension en puente aéreo entre la metropoli y la flota
Jefe: Sqdn. Ldr. A. M. Roberts



30 Sqdn
Basado en Lineham (G. Bretaña)
Operando desde la Isla Ascension en puente aéreo entre la metropoli y la flota
Jefe: Sqdn. Ldr. A. M. Roberts



47 Sqdn
Basado en Lineham (G. Bretaña)
Operando desde la Isla Ascension en puente aéreo entre la metropoli y la flota
Jefe: Sqdn. Ldr. A. M. Roberts



70 Sqdn
Basado en Lineham (G. Bretaña)
Operando desde la Isla Ascension en puente aéreo entre la metropoli y la flota
Jefe: Sqdn. Ldr. A. M. Roberts

BIBLIOTECA NACIONAL DE AERONAUTICA

Vers:

1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		[illegible]		[illegible]		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947	347	1970			
1925		1948	438	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
[illegible]		1955		[illegible]			
1933		1956		[illegible]			

Aeronaves protagonistas

VC 10 - C1



Tetrareactor de transporte estratégico
Velocidad: 900 Km/h
Radio de acción: 3.950 Km
Autonomía: 10 / 12 horas

10 Sqdn
Basado en Brize Norton (G. Bretaña)
Operando desde la Isla Ascension
Jefe: Wg. Cdr. O. G. Bunn

C.O. II BRIGADA AÉREA

Ver:

Año	N°de Orden	Año	N°de Orden	Año	N° de Orden	Año	N° de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	1767 1768
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965		1988	1951 1966
1920		1943		1966		1989	2016
1921		1944		1967		1990	2076
1922		1945		1968		1991	2129
1923		1946		1969		1992	
1924		1947		1970		1993	
1925		1948		1971		1994	2236/5
1926		1949		1972		1995	
1927		1950		1973		1996	
1928		1951		1974		1997	
1929		1952		1975		1998	
1930		1953		1976		1999	
1931		1954		1977		2000	
1932		1955		1978		2001	
1932		1956		1979		2002	

Aeronaves protagonistas

Sea Harrier FRS.1



Avión VSTOL Cazabombardero embarcado

Velocidad: 1300 Km/h
Radio de acción: 460 Km
Capacidad de reabastecimiento en vuelo
Armamento:
Cañones: 30 mm
Misil aire-aire *Sidewinder AIM-9L*
Bombas de 1000 lbs
Bombas láser guiadas
Radar Blue Fox 2

800 Naval Air Sqdn
Operando desde el portaviones HMS "*Hermes*"
Jefe: Lt. Cdr. A. D. Auld

801 Naval Air Sqdn
Operando desde el portaviones HMS "*Invincible*"
Jefe: Lt. Cdr. N. D. Ward

809 Naval Air Sqdn
Operando desde el portaviones HMS "*Invincible*"
Jefe: Lt. Cdr. J. H. Gedge

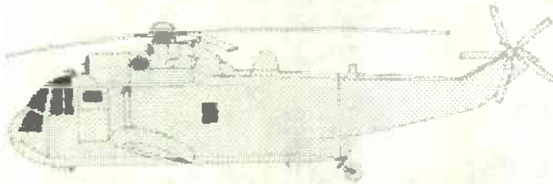
COA IV Brigada Aérea

Ver:

Año	N°de Orden	Año	N°de Orden	Año	N° de Orden	Año	N° de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	1771 1772
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965		1988	1936 1962
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	2060
1922		1945		1968		1991	2096
1923		1946		1969		1992	2136 DUPLICADO
1924		1947		1970		1993	2189
1925		1948		1971		1994	
1926		1949		1972		1995	2239
1927		1950		1973		1996	
1928		1951		1974		1997	
1929		1952		1975		1998	
1930		1953		1976		1999	
1931		1954		1977		2000	
1932		1955		1978		2001	
1932		1956		1979		2002	

Aeronaves protagonistas

Sea King HAS 5



Helicóptero antisubmarino de transporte, búsqueda y salvamento

---



846 Naval Air Sqdn
Operando alternativamente desde los buques HMS "*Fearless*", HMS "*Intrepid*", HMS "*Canberra*", HMS "*Norland*", HMS "*Elk*"
Jefe: Lt. Cdr. S. C. Thornewill



820 Naval Air Sqdn
Operando desde el portaviones HMS "*Invincible*"
Jefe: Lt. Cdr. R. J. S. Wykes-Sneid



825 Naval Air Sqdn
Operando desde el "*Qeen Elizabeth 2*", "*Causeway*"
Jefe: Lt. Cdr. H. S. Clark



826 Naval Air Sqdn
Operando desde el portaviones HMS "*Hermes*"
Jefe: Lt. Cdr. D. J. S. Squier

---

ección de Estudios Históricos
eparatmento Archivo Histórico

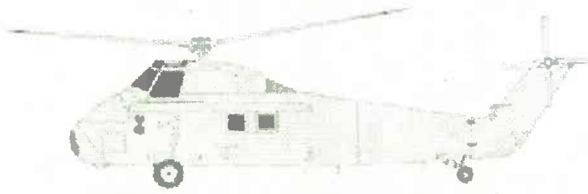
CDA I Brigada Aerea

Ver:

Año		N°de Orden	Año		N°de Orden	Año		N° de Orden	Año		N° de Orden
1912			1935			1958			1981		
1913			1936			1959			1982		
1914			1937			1960			1983		
1915			1938			1961			1984		
1916			1939			1962			1985		
1917			1940			1963			1986		1773
1918			1941			1964			1987		
1919			1942			1965			1988		1929 1969
1920			1943			1966			1989		2004
1921			1944			1967			1990		2065
1922			1945			1968			1991		2122 2127
1923			1946			1969			1992		2145
1924			1947			1970			1993		2190
1925			1948			1971			1994		2218 2236/3
1926			1949			1972			1995		2246
1927			1950			1973			1996		
1928			1951			1974			1997		
1929			1952			1975			1998		
1930			1953			1976			1999		
1931			1954			1977			2000		
1932			1955			1978			2001		
1932			1956			1979			2002		

Aeronaves protagonistas

Wessex HAS.3



Helicóptero utilitario de asalto

737 Naval Air Sqdn
Operando desde los buques HMS "*Antrim*", HMS "*Glamorgan*"
Jefe: Lt. Cdr. M. S. Tennant

845 Naval Air Sqdn
Operando desde los buques HMS "*Resource*", HMS "*Fort Austin*", HMS "*Tidespring*", HMS "*Intrepid*"
Jefe: Lt. Cdr. R. J. Warden

C.O.A. VII Brigada Aérea

Ver:

Año	N° de Orden	Año	N° de Orden	Año	N° de Orden	Año	N° de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	1735 1736
1918		1941		1964		1987	1940 1971
1919		1942		1965		1988	
1920		1943		1966		1989	1992
1921		1944		1967		1990	2080
1922		1945		1968		1991	2118 2128
1923		1946		1969		1992	2163
1924		1947		1970		1993	
1925		1948		1971		1994	
1926		1949		1972		1995	2238
1927		1950		1973		1996	
1928		1951		1974		1997	
1929		1952		1975		1998	
1930		1953		1976		1999	
1931		1954		1977		2000	
1932		1955		1978		2001	
1932		1956		1979		2002	

Lynx HAS.2



CENTRO DE EXPERIMENTACION Y LANZAMIENTO DE PROYECTILES AUTOPROPULSADOS. (CELPA)

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963	699	1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Helicóptero utilitario antisubmarino
Armamento: Misil Sea Skua

815 Naval Air Sqdn
Operando desde los buques HMS "*Alacrity*", HMS "*Ambuscade*", HMS "*Andromeda*", HMS "*Antelope*", HMS "*Ardent*", HMS "*Argonaut*", HMS "*Arrow*", HMS "*Avenger*", HMS "*Brilliant*", HMS "*Broadsword*", HMS "*Cardiff*", HMS "*Coventry*", HMS "*Exeter*", HMS "*Glasgow*", HMS "*Minerva*", HMS "*Newcastle*", HMS "*Penelope*", HMS "*Sheffield*"
Jefe: Lt. Cdr. R. I. Money

CENTRO DE EXPERIMENTACION Y LANZAMIENTO DE PROYECTILES AUTOPROPULSADOS (CELPA-CHAMICAL)

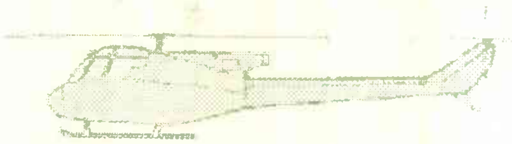
Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968		1991	
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971	845		
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

AH

Scout ~~HAS~~.1



Helicóptero liviano de transporte
Armamento: plataforma misilística SS-11

3 Command Brigade
Air Sqd RM
Escuadrón aéreo de la 3º Brigada de Comandos de Infantería de la Marina Real
Jefe: Mj. C. P. Cameron (RM)

BASE AEREA MILITAR "EL PLUMERILLO"

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942	162	1965			
1920		1943	174	1966			
1921		1944	179	1967			
1922		1945	211	1968			
1923		1946	283-284- 292-293-	1969			
1924		1947	338 339	1970			
1925		1948	430 431	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

Aeronaves protagonistas

Wasp HAS.1



Helicóptero de transporte
Armamento: Misil AS.12



829 Naval Air Sqdn
Operando desde los buques HMS "*Active*", HMS "*Contender Bezant*", HMS "*Endurance*", HMS "*Hecla*", HMS "*Herald*", HMS "*Hydra*", HMS "*Plymouth*", HMS "*St. Helena*", HMS "*Yarmouth*"
Jefe: Lt. Cdr. M. J. Mullane

Dirección de Estudios Históricos
Departamento Archivo Histórico

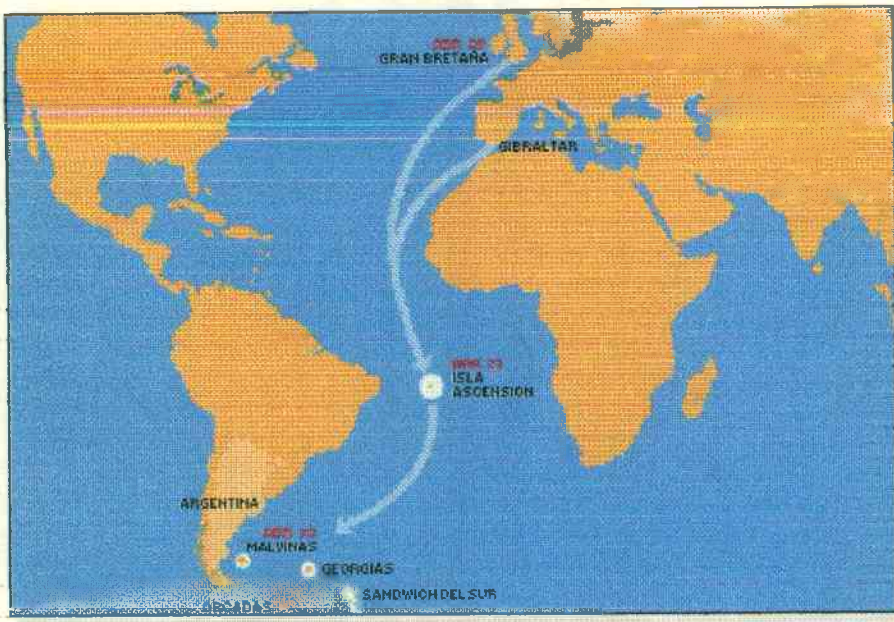
BASE AEREA MILITAR "COMODORO RIVADAVIA"

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965		1988	
1920		1943		1966		1989	1997
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972	887		
1927		1950		1973	937		
1928		1951		1974	996		
1929		1952		1975	1049		
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Task Force 317

El gobierno británico decidió, el día 3 de abril, el envío de una gran fuerza de tareas, la cual el [redacted]5 zarpó de Portsmouth para operar a 8.000 millas de distancia, liderada por un portaviones que se encontraba próximo a su desguace.



Los medios disponibles

Al iniciarse el conflicto, la Royal Navy contaba con un total de dos portaviones, dieciséis destructores, cuarenta y cuatro fragatas, y treinta y un submarinos, de los cuales aproximadamente una docena de fragatas y otros tantos submarinos se hallaban en dique seco, en reparaciones o modificaciones.

La flota de asalto anfibio contaba con dos buques de asalto, seis buques de desembarco logístico y unas sesenta lanchas de desembarco.

Los primeros buques desplazados fueron aquellos afectados por el incidente de las islas Georgias del Sur: el Endurance que zarpó de puerto Stanley el 21 de marzo a las 8:30 horas, con veintidós Marines a bordo, con la misión de evacuar a los obreros argentinos de Puerto Leith lo que no pudo concretar por habérsele adelantado el ARA *Bahía Paraíso*.

Luego, el 24 de marzo, el RRS (Royal Research Service) *John Biscoe*, que se hallaba en Montevideo con el relevo del destacamento de Infantería de Marina 8902, partió hacia las islas Malvinas, al igual que el RRS *Bransfield*, que zarpó de Punta Arenas el 25 de marzo.

También en esta fecha se anunció el envío de un submarino nuclear (HMS *Superb*) desde Gibraltar, aunque posteriormente otros informes indicaban que días más tarde se lo vio navegando

BASE AEREA MILITAR "LOS TAMARINDOS"

[illegible] -

1912		1935	110	1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914						1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965		1988	
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968		1991	
1923		1946		1969		1992	
1924		1947		1970		1993	2171
1925		1948		1971		1994	2203
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933	94	1956		1979			

en las costas de Escocia.

Poco después, el 30 de marzo, el *Times* de Londres anunció el envío de dos submarinos nucleares al Atlántico Sur, sin especificar sus nombres y uno de los cuales habría partido desde Gibraltar el 25 de marzo. También por esos días, 30 de marzo, se anunció el desplazamiento de la fragata tipo 42 *Exeter* desde Bélice y al día siguiente, el envío de un buque auxiliar de la flota.

El 31 de marzo, antes del desembarco argentino, el gobierno británico ya había decidido el envío de una fuerza naval considerable: se dieron orden de alistar los dos portaviones y se adoptaron medidas para la requisición de barcos mercantes.

La movilización se completaría el 1º de mayo, al comprobar el Reino Unido que el esfuerzo bélico sería mucho mayor que lo previsto inicialmente. El portaviones HMS *Invincible* llegó al Teatro de Operaciones el 25 de abril y el HMS *Hermes* el 29 del mismo mes.

Destructores

La Fuerza de Destructores estuvo constituida por el *Antrim* y el *Glamorgan* de la clase tipo *County*. El primero llegó al Teatro de Operaciones el 17 de abril y el segundo el día 25. Además, el destructor tipo 82 *Bristol*, que llegó al Teatro de Operaciones el 23 de mayo y los destructores livianos tipo 42 *Sheffield, Glasgow, Exeter, Cardiff* y *Coventry*. Los destructores *Coventry*, *Exeter*, *Sheffield* y *Glasgow* llegaron a la zona el 20 de abril, el *Exeter* el 18 de mayo y el *Cardiff* el 23 de mayo.

Fragatas

La Fuerza de Fragatas se constituyó con las tipo 22 *Brilliant* y *Broadsword*, que llegaron el 20 de abril. La *Arrow* y la *Alacrity* el 25 de abril, tipo 21 clase Amazon que participaron en el conflicto junto a la *Ardent* arribada el 13 de mayo, la *Antelope* y la *Ambuscade*, que llegaron al Teatro de Operaciones el 18 de mayo, y la *Active* y *Avenger*, llegadas el 23 de mayo.

También integraron esta fuerza las fragatas tipo Leander, *Andromeda* y *Argonaut*. Existen dudas respecto a la participación de la fragata *Bacchante*. La clase Leander modificadas *Minerva* y *Penelope*, que llegaron al Teatro de Operaciones el 23 de mayo.

Finalmente se sumaron dos fragatas clase Rothesay, la *Plymouth* y la *Yarmouth*, las cuales arribaron a la ZET el 17 y 24 de abril, respectivamente.

Submarinos

La Fuerza de Submarinos estuvo constituida por dos de la clase Churchill: el *Conqueror* y el *Courageous* y uno de la clase Valiant, que arribaron el día 16 y 19 de abril, y el 30 de mayo respectivamente. Además, dos submarinos clase Swiftsure: *Spartan* y *Splendid*. El *Spartan* llegó a la ZET el 12 de abril y el *Splendid* el 16 de mayo. Si bien se mencionó en aquella oportunidad al *Superb*, perteneciente a la clase Churchill, como integrante de esta fuerza, luego se comprobó lo contrario. Estos submarinos están propulsados por energía nuclear. Finalmente, se agregó un submarino clase Oberon propulsado por motores diesel,

BASE AEREA MILITAR "TANDIL"

VI Brigada Aérea

Año	de Orden	Año	de Orden	Año		Año	
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
						1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965		1988	
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968		1991	
1923		1946	294-295 296	1969		1992	
1924		1947	345-346	1970		Brigada Aérea 1993	2196
1925		1948	436 437	1971	840	1994	2210
1926		1949		1972	890		
1927		1950		1973	940		
1928		1951		1974	1000		
1929		1952		1975	1052		
1930		1953		1976	1098		
1931		1954		1977	1145		
1932		1955		1978	1185		
1933		1956		1979			

el *Onyx*, que arribó a la ZET el 28 de mayo.

Fuerza de Tareas Anfibia

La Fuerza de Tareas Anfibia se constituyó inicialmente con los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*; los buques logísticos de desembarco *Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Lancelot, Sir Percivale* y *Sir Tristam*, que llegaron al Teatro de Operaciones el 8 de mayo a excepción del *Sir Bedivere* que arribo el 18 de mayo.

Otras naves de apoyo

Se sumaron a la Task Force otras naves para la realización de tareas especificas, entre ellas: los barreminas clase Hunt, *Brecon* y *Ledbury*, patrulleros *Leeds Castle* y *Dumbaston Castle*, el patrullero polar *Endurance* y buques hospitales *Herald, Hecla* e *Hydra*.

Buques tanques (Royal Fleet Auxiliary) *Olmeda*, *Olna*, *Tidespring*, *Tidepool* y *Blue Rover*. Buques tanques de apoyo *Appleleaf*, *Bayleaf*, *Brambleleaf*, *Pearleaf*, y *Plumleaf*. Buques de reaprovisionamiento de flota *Fort Austin*, *Ford Grange*, *Resource* y *Regent*, buque frigorífico *Stromness*. Buque de mantenimiento de helicópteros *Engadine*. Buque de amarre y salvataje *Goosander* y remolcador *Typhoon*.

Naves requisadas

Asimismo, se alistaron las siguientes naves que fueron requisadas:

- Transatlánticos SS (Steam Ship) *Canberra* y RMS (Royal Mail Ship) *Queen Elizabeth II* como transporte de tropas y el SS *Uganda* como hospital.
- Ferry de pasajeros y carga general MV (Motonave) *Norland*, *Rangatira* y *Saint Edmund*.
- Barco de pasajeros y carga RMS *Saint Helena*.
- Portacontenedores SS *Atlantic Conveyor* y *Atlantic Causeway*.
- Cargueros *Baltic Ferry*, *Nordic Ferry*, *Contender Bezant*, *Elk* y *Tor Caladonia*.
- Barco de pasajeros y carga *Europic Ferry*.
- Portacontenedores *Astronomer*
- Buque de carga general *Avelona Star*, *Geestport*, *Leartes*, *Lycaon*, *Saxonia* y *Strathwe*.
- Buques tanques *British Avon*, *British Dart*, *British Esk*, *British Tamar*, *British Tay*, *British Trent*, *British Wye*, *Alvega*, *Anco Charger*, *Balder London*, *Fort Toronto*, *Scottish Eagle*, *Shell Edurna* y *G A Walker*.
- Buques Offshore de apoyo *British Enterprise III*, *Stena Inspector*, *Stena Seaspread* y *Wimpey Sea Horse*.
- Remolcadores MT (Motortug) *Irishman*, *Salvagman* y *Yorkshireman*.
- Buque de tendido de cables *Iris*.
- Pesqueros *Cordella*, *Fernella*, *Yunella*, *Northella* y *Piet*, empleados como barreminas.

Además existen evidencias del buque de apoyo a submarinos *British Enterprise III* si bien no figura en el informe del ministerio de Defensa británico como los anteriores.

Dirección de Estudios Históricos
Departamento Archivo Histórico

BATALLON 1 DE CONSTRUCCIONES DE AERONAUTICA

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948	485	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952	587	1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

La mayoría de estas naves comenzaron a desplegar a partir del 5 de abril, desde Gran Bretaña y al llegar a Gibraltar se unieron los buques que estaban afectados a las maniobras navales en el Mediterráneo.

Los primeros buques en zarpar fueron los portaviones y varias naves de escolta, el 5 de abril. Les siguió el buque SS *Canberra*. El Batallón de Paracaidistas lo hizo en el *Europic Ferry* y en la motonave *Norland*, mientras los Blues y Royals lo hacían en el *Elk*, junto con dos tanques livianos *Scorpion* y cuatro vehículos blindados *Scimitar*. Los trasatlánticos *Canberra* y *Uganda* recibieron la orden de dar por terminados sus viajes, regresando el primero a Gran Bretaña y el segundo a Gibraltar.

Varios transbordadores de línea utilizados en el canal de la Mancha fueron también requisados e inmediatamente puestos en operación, ya que en sus especificaciones de diseño se habían considerado requerimientos técnico militares.

El 1º de mayo fue requisado el *Queen Elizabeth II* y una vez modificado para transporte de tropas y agregada una plataforma para helicópteros, zarpó el 12 de mayo con la 5a Brigada de Infantería, en la que se incluían los Guardias Galeses, Escoceses y los fusileros Gurkhas.

La Task Force se dividió en dos grupos, dirigiéndose el primero y más adelantado hacia las islas Georgias, donde ya se encontraba de patrulla el submarino *Onyx*. El 20 de abril un avión *Victor* sobrevoló la isla San Pedro en misión fotográfica ya que los planes preveían en primer término recuperar Grytviken, a afectos de levantar la moral propia y disponer de un apostadero natural para los buques.

El 23 de abril el portacontenedores *Atlantic Conveyor* zarpó con una valiosa carga. Entre los elementos que llevaba se encontraba un escuadrón completo de helicópteros *Wessex* y tres helicópteros pesados *Chinook*, además de repuestos y pertrechos de todo tipo.

El 24 de abril, el segundo grupo de naves de la Task Force se hallaba listo para zarpar de la isla Ascensión y ese mismo día aviones *Nimrod* comenzaron a realizar tareas de reconocimiento para ubicar los buques de la Armada Argentina.

Las fuerzas de desembarco británicas que se dirigían a Grytviken estaban constituidas por ciento ochenta expertos pertenecientes a los marines, al SAS y al SBS, transportados en el *Endurance*, veintidos infantes de marina del Destacamento NP 8901; en el *Antrim*, el Escuadrón D del SAS y en el *Tidespring* la Compañía M del Escuadrón de Comandos 42.

Ver Redacción y distribución de personal en los buques

Además de los buques mencionados, la flotilla estaba integrada por la Fragata *Plymouth* y la Fragata *Brilliant*, que se unió el 24 de abril.

El 25 de abril el Reino Unido continuaba trasladando personal y material a la isla Ascensión, con cuatro aviones B-747 requisados y aviones de la RAF.

Dirección de Estudios Históricos
Departamento Archivo Histórico

BASE AEREA MILITAR "CNEL. PRINGLES"

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942	157	1965			
1920		1943	170	1966			
1921		1944	183 188	1967			
1922		1945	219	1968			
1923		1946	228 291	1969			
1924		1947	333-334- 337	1970			
1925		1948	426 427	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			

El 29 de abril, cinco *Avro Vulcan* aterrizaron en Ascensión en lo que sería la avanzada de la operación *Black Buck*, planificada para destruir la pista de Puerto Argentino.

Posteriormente y después de las pérdidas sufridas el 1º de mayo a causa de los ataques de la FAA, se sumaron a la Task Force diez buques de guerra adicionales.

También se sumaron buques de los EEUU que transportaron combustible y pertrechos hasta la isla Ascensión y la cesión por parte de EEUU de la estación aérea de Wideawake en dicha isla a partir del 4 de abril.

Durante las operaciones en el Atlántico Sur, la flota inglesa desguarneció casi totalmente el despliegue normal determinado por la OTAN.

El total naval

En total, incluyendo la tres naves que se hallaban en la zona de operaciones al iniciarse el conflicto, se movilizaron 121 buques. (Referencia del historiador de la Royal Navy).

El arma aérea de la flota

En lo referente al arma aérea de la Task Force, el avión *Sea Harrier* se constituyó no sólo en el avión ideal, sino en el único disponible para operar desde los portaviones livianos de la Royal Navy. Así fueron asignados al *Hermes* los escuadrones 800 y 899, con seis aviones cada uno y al Invincible los escuadrones 801 y 899, con cinco aviones cada uno.

Durante las operaciones y debido a las pérdidas sufridas, el escuadrón 800 del *Hermes* fue reforzado por el Escuadrón 1 (F) de *Harrier GR.3* de la RAF.

Por su parte, el 801 del *Invincible* también se vio reforzado por el escuadrón 809.

Considerando que cada escuadrón tiene doce aviones, entre los cinco totalizaban sesenta aviones *Harrier* y *Sea Harrier*.

El envío de los *Harrier* fue completado con una partida importante de misiles Aire/Aire *Sidewinder AIM-9L*, desde la base aeronaval de Yeovilton, para colocarlos en pilones externos bajo las alas. Esta arma fue sin duda, la mayor sorpresa técnica ocurrida en el conflicto. Se trata de un misil de alto rendimiento, que hasta esa oportunidad era un secreto militar NATO.

La fuerza de helicópteros

La fuerza de helicópteros de la Royal Navy estuvo constituida por aeronaves de tipo *Sea King*, *Wessex*, *Lynx*, *Wasp*, *Scout* y *Gazelle* y la RAF movilizó también *Sea King* pertenecientes al Escuadrón de Búsqueda y Salvamento y los *Chinook* del Escuadrón 18.

El detalle de los helicópteros por escuadrones es el siguiente:

- RN Esc 737, dos *Wessex MK.3*, uno en el *Antrim* y uno en el

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962	684	1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965	749		
1920		1943		1966	776 775		
1921		1944		1967	793		
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS C. TORRES
Encargado

Glamorgan.
- RN Esc 815, veintidós *Lynx MK.2*, distribuidos en destructores tipo 42, fragatas tipo 21 clase Leander (excepto en la *Active*), fragatas tipo 22 y en los dos portaviones.
- RN Esc 820, nueve *Sea King MK.2* en el *Hermes*.
- RN Esc 824, cinco *Sea King MK.2*, en el *Atlantic Causeway* y *Queen Elizabeth II*.
- RN Esc 826, diez *Sea King MK.5* (*Hermes* y *Fort Austin*. Posteriormente se enviaron tres más para reemplazar pérdidas en el *Atlantic Causeway* y *Contender Bezant*).
- RN Esc 829, once *Wasp* (*Active*, *Endurance*, *Plymouth*, *Yarmouth* y *Contender Bezant*).
- RN Esc 845, diez *Wessex MK.5* (en Ascencion, *Invincible*, *Intrepid*, *Fort Austin*, *Resource*, *Tidepool* y *Tidespring*).
- RN Esc 846, catorce *Sea King MK.4* (*Hermes*, *Fearless*, *Intrepid*, *Canberra* y *Elk*).
- RN Esc 847, doce *Wessex MK.5* (*Engadin* y *Atlantic Causeway*).
- RN Esc 848, doce *Wessex MK.5* (*Olna*, *Regent* y *Atlantic Conveyor*).
- RN Esc Aéreo de la V Brigada de Comandos 3, (sies *Scout* y nueve *Gazelle* de la Royal Army).
- RA Esc 656 del Cuerpo Aéreo, seis *Gazelle* y seis *Scout*.
- RAF Esc 202 de Búsqueda y Salvamento, doce *Sea King* (cantidad no confirmada).

Un total de ciento sesenta y cinco helicópteros fueron utilizados en tareas de ataque a buques, antisubmarinas, búsqueda y salvamento, apoyo logístico, transporte de tropas, reglaje de tiro de artillería, operaciones de comandos, sanitarios, apoyo terrestre, etc.

Para operar en los buques requisados, diecinueve de éstos fueron reformados con plataformas especiales.

La Fuerza Aérea británica (RAF)

Por su parte, la RAF, desarrolló una significativa actividad y además de los Escuadrones 1 de *Harrier GR.3* y 202 de Búsqueda y Rescate ya mencionados movilizó las siguientes unidades:

- Esc 10 de *VC 10 MK.1*, de transporte.
- Esc 24, 30, 47, y 70 de *Hercules C-130*.
- Esc 29 de *Phantom FGR.2* de caza-bombardeo, desplegados a Wideawake.
- Esc 42 de *Nimrod MK.1* de reconocimiento
- Esc 44, 50 y 101 de *Vulcan B 2* de bombardeo.
- Esc 55 y 57 de *Víctor K 2* de reaprovisionamiento de combustible en vuelo.
- Esc 102, 201 y 206 de *Nimrod MK.2* de reconocimiento.

Si bien no existe certeza de la cantidad total de aviones utilizados por la RAF, se estima que fueron empleados entre noventa y ciento veinte aviones en forma directa e indirecta.

El transporte aéreo entre Gran Bretaña y Ascensión permitió trasladar 5.537 hombres.

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961	659	1984	
1916		1939		1962	683	1985	
1917		1940		1963	709	1986	
1918		1941		1964	729	1987	
1919		1942		1965	748		
1920		1943		1966	774		
1921		1944		1967	792		
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS O. TORRES
Encargado

Además de los escuadrones mencionados, también intervinieron las siguientes unidades de la RAF:

- Regimiento 3, Ala de Comando.
- Regimiento 15, Destacamento del Esc de Campo
- Regimiento 63, Esc de misiles S/A *Rapier*
- Ala de Comunicaciones Tácticas
- Ala de Apoyo Táctico
- Equipo de Armeros y Munición explosiva

Para solucionar diversos problemas técnicos y operativos, la RAF encaró con celeridad las siguientes modificaciones:

En helicópteros *Gazelle*: instalación de coheteras *Matra* 69 mm para cortinas de humo, blindajes, instalación de radioaltímetros y equipos IFF y rotores plegables. Se modificaron dieciséis helicópteros y a otros se les agregó una ametralladora de propósitos generales.

En aviones *Sea Harrier*: puesta a punto de misiles *Sidewinder* modelos G, H y L, adaptación de un nuevo computador a la mira de tiro, instalación de tanques de combustible de 1.500 litros, tomas para las bombas *Beluga* BL 755 (prohibidas por la Convención de Ginebra) y lanzadores de cohetes de cinco centímetros. Además un avión fue homologado para un mayor peso de despegue y sistema de contramedidas de origen norteamericano.

En los *Harrier GR.3*: modificaciones para Aire/Aire y operación en portaviones. Tomas para bombas de 1000 libras y reemplazo del sistema de navegación *Ferranti* por otras de alineado rápido *Finrae* para operar desde portaviones.

En los *Vulcan*: seis fueron convertidos en aviones tanques y uno (matrícula XM 597) reformado para portar el misil antirradiación estadounidense *Shrike*.

En los *Nimrod*: trece fueron preparados para ser reaprovisionados de combustible en vuelo y varios de ellos para lanzar el misil *Sidewinder*.

En los *Hercules C-130*: siete con los tanques de combustibles adicionales y mangueras de reaprovisionamiento y cuatro convertidos en avión tanque.

En los *Víctor*: además de reaprovisionadores de combustible fueron convertidos en aviones de reconocimiento marítimo con un nuevo radar, cámaras fotográficas y sistemas de navegación Omega.

Las fuerzas terrestres

En lo referente a las fuerzas terrestres, éstas estuvieron integradas por la Real Infantería de Marina (Royal Marines) y el Ejército (British Army).

La Infantería de Marina estuvo representada por la 3a Brigada de

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943		1966			
1921		1944	207	1967			
1922		1945	222	1968			
1923		1946	318-319-320-	1969			
1924		1947	359-360	1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS O. TORRES
Encargado

Comandos, al mando del Brig Thompson, con las siguientes unidades:

- Batallones de Comandos 40, 42, y 45.
- Escuadrón Aéreo de Comandos, ya mencionado.
- Regimiento Logístico.
- Escuadrón Anfibio Especial (Special Boat Squadron, SBS).
- Destacamento de embarcaciones de desembarco.
- Unidades de Defensa Aérea.
- 1er Escuadrón de Ataque.
- Unidad de Guerra en montaña y zona ártica.
- Escuadrón de Comunicaciones y Comando.
- Tropas de Comunicaciones "Y" y Destacamento de Comunicaciones Satelitarias.
- Bandas de los Marines de su Majestad y de la 3a Flotilla.

El Ejército participó con las siguientes unidades:

- 3er Batallón del Regimiento de Paracaidistas (agregado a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Tropas de Exploración del Escuadrón B de los Blues and Royals (agregados a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 12 de Defensa Aérea (disminuido en una batería y agregado a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Regimiento 4 de Artillería de Campaña (reducido en una batería y agregado a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos del Regimiento 30 de Comunicaciones (agregados a la 3a Brigada de Infantería de Marina).
- Elementos de 19° Cuerpo Médico de Ambulancia de Campaña (agregado a la 3a. Brigada de Infantería de marina).
- 5a Brigada de Infantería, al mando del Gral Antony Wilson, con su Escuadrón Comando y Comunicaciones.
- Regimiento de Artillería de Comando.
- Elementos de la Batería de Defensa Aérea 43 (Regimiento 32 de Artillería Real con armas guiadas).
- Elementos del Regimiento de Artillería 49.
- Elementos del Regimiento Escuela de Apoyo de Artillería.
- Elementos del Regimiento 33 de Ingenieros.
- Regimiento 36 de Ingenieros (disminuido en Escuadrón).
- Elementos del Regimiento 38 de Ingenieros.
- Escuadrón 59 de Comandos.
- Elementos del Regimiento 14 de Comunicaciones.
- Elementos de Tropas de Comunicaciones 602.
- Segundo Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Guardias Escoceses.
- Primer Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgo.
- 2do Batallón del Regimiento de Paracaidistas.
- Elementos del Regimiento 22 de Servicios Aéreos Especiales.
- Escuadrón 656 del Cuerpo Aéreo del Ejército (ya mencionado) y elementos de mantenimiento.
- Elementos de los Regimientos 17, 29 y 47 del Cuerpo de Transportes.
- Tropas del Cuerpo de Transporte 407.

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965			
1920		1943	167	1966			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS C. TORRES
Encargado

- Equipo de Control de Combate (Controladores Aéreos Adelantados) de las unidades 601, 602 y 603.
- Elementos varios de Mantenimiento, Correos, Servicio Médico, Polvorines, Policía Militar, Lavandería y Administrativos.

La tarea de disponer de una fuerza tan numerosa no fue sencilla ya que el primer inconveniente fue suspender las licencias acordadas y a medida que se iba reuniendo al personal, se lo alistaba y enviaba a la zona de operaciones en naves militares o requisadas o bien vía aérea hasta Ascensión, desde donde eran transportados a sus buques de destino.

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	1754/1
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	1857 1909,
1919		1942		1965		1988	
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968		1991	
1923		1946	279	1969		1992	
1924		1947	419	1970			
1925		1948	504	1971			
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS O. TORRES
Encargado

Objetivos Navales

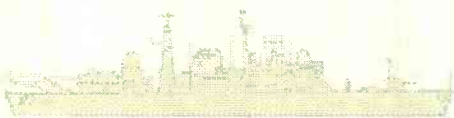
Para llegar a una exacta apreciación del esfuerzo realizado, es particularmente importante tener siempre presente que casi el 90% del material flotante puesto en pie de guerra por los ingleses en nuestras aguas poseía tecnología de combate de última generación, contando muchas de sus unidades de primera línea sólo con algunos meses de navegación desde su total remodernización.



HMS *Hermes*
Portaviones liviano
Botado en 1959 (28.700 tn.)

Mirage III - VIII Brigada Aérea (FAA)
01-Mayo-82, 16:27 horas
Averiado por impactos de cañón 30 mm.

Super Etendard - 2do Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA)
04-Mayo-82, 11:02 horas
Impacta en la nave un misil *Exocet* AM-39. (no reconocido por Inglaterra)



HMS *Exeter*
Destructor Tipo 42
Botado en 1974, remodelado en 1980 (4.100 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
01-Mayo-82, 16:30 horas
Existen serios indicios que el D42 atacado el 1 de mayo, fuera en realidad el HMS Sheffield (el cual Inglaterra declara como atacado el 4 de mayo). De lo contrario, suponemos que el D42 incendiado frente a Pto. Argentino, a la vista de muchos testigos, el 1 de mayo, es el HMS Exeter, reparado luego en la Isla ascención y retomado al teatro de Operaciones a fines de mayo.



HMS *Glamorgan*
Destructor misilístico Clase County
Botado en 1966, remodelado en 1980 (6.200 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
01-Mayo-82, 16:40 horas
Averiado por impactos de cañón 30 mm y explosión próxima de bombas de 1.000 libras que sacudieron violentamente al buque. La nave continuó en operaciones. El 12-Mayo-82, es puesta fuera de combate por un misil Exocet AM/39, disparado desde tierra por la Armada Argentina.



HMS *Arrow*
Fragata Tipo 21 Clase Amazon
Botada en 1976, remodelada en 1981 (3.250 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
01-Mayo-82, 16:40 horas
Averiada por impactos de cañón y por explosión de bombas próximas a la

CAPELLANIA MAYOR DE AERONAUTICA F.A.

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914				1960	619	1983	
1915		1938		1961	644	1984	
1916		1939		1962	668	1985	
1917		1940		1963	693	1986	
1918		1941		1964	720	1987	1853
1919		1942		1965		1988	1941
1920		1943		1966	755	1989	2030
1921		1944		1967		1990	2061
1922		1945		1968		1991	2105
1923		1946		1969		1992	2161
1924		1947		1970			
1925		1948		1971	844	1993	2189 2194
1926		1949		1972	895	1994	2212
1927		1950		1973	960		
1928		1951		1974	1005		
1929		1952		1975	1056		
1930		1953		1976	1103		
1931		1954		1977	1149		
1932		1955		1978	1217/1 1190 1217/2		
1933		1956		1979	1229		



HMS *Alacrity*
Fragata Tipo 21 Clase Amazon
Botada en 1977, remodelada en 1981 (3.250 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
01-Mayo-82, 16:40 horas
Averiada por explosiones próximas de bombas de 1.000 libras.
25-Mayo-82
Averiada por impactos de cañón, la nave es retirada de la zona de conflicto.



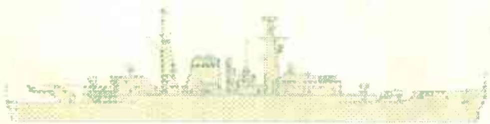
HMS *Sheffield*
Destructor Tipo 42
Botado en 1974, remodelado en 1980 (4.100 tn.)

Super Etendard - 2do Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA)
04-Mayo-82, 11:02 horas
Impacta en la nave un misil Exocet AM/39, que si bien no explota ocasionó un incendio incontrolable que la destruyó. Los restos del destructor se hundieron el 10-Mayo-82.



HMS *Glasgow*
Destructor Tipo 42
Botado en 1979 (4.100 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
12-Mayo-82, 14:00 horas
Puesto fuera de combate, una bomba de 1.000 libras le atraviesa el casco de lado a lado a la altura de la línea de flotación.



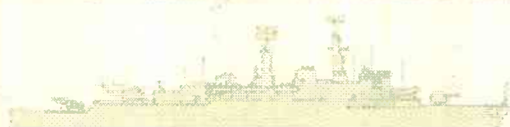
HMS *Brilliant*
Fragata misilística F22
Botada en 1981 (4.000 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
12-Mayo-82, 14:00 horas
Averiada por explosiones próximas de bombas.
M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 14:40 horas
Puesta fuera de combate por impactos de cañón 30 mm que dañaron su centro de información de combate y de los sistemas de armas.



HMS *Argonaut*
Fragata misilística F12 Clase Leander
Botada en 1967, remodelada en 1977 y 1980 (3.200 tn.)

Aermacchi MB 339 A - 1er Escuadrón Aeronaval y Ataque (ARA)
21-Mayo-82, 10:05 horas
Averiada en instalaciones varias por impactos de cañón y cohetes.
A-4C *Skyhawk* - IV Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 14:30 horas
Puesta fuera de combate. Impactaron en ella dos bombas de 1.000 libras, ocasionando daños que motivaron su retiro de la zona de operaciones.



HMS *Antrim*
Destructor misilístico Clase County
Botado en 1970, remodelado en 1977 y 1980 (6.200 tn.)

Dirección de Estudios Históricos
Departamento Archivo Histórico

BASE AEREA MILITAR "MAR DEL PLATA"

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	606
1916		1939		1962		1985	1704
1917		1940		1963		1986	1781
1918		1941		1964		1987	1900
1919		1942		1965		1988	1952 1975
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968		1991	2135
1923		1946		1969		1992	[illegible]154
1924		1947		1970			
1925		1948		1971	838		
1926		1949		1972			
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980	1274		

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 10:35 horas

Puesto fuera de combate por una bomba de 1.000 libras en la popa, que no estalló. La misma atravesó el polvorín de misiles Skaslug, iniciando un incendio que inutilizó los sistemas misilísticos de defensa antiaérea. La nave fue retirada de la zona de operaciones con destino a Inglaterra.



HMS *Broadsword*
Fragata misilística F-22
Botado en 1979 (4.000 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 10:35 horas
M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 14:40 horas

En estos dos ataques, la nave fue averiada por impactos de cañón 30 mm.

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
25-Mayo-82, 15:20 horas

Puesto fuera de combate por impacto de bomba MK17 de 1000 libras que penetra su casco por popa sin explotar, que ocasiona daños graves.



HMS *Ardent*
Fragata Tipo 21 Clase Amazon
Botada en 1977, modernizada en 1982 (3.250 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 14:30 horas

Seriamente averiada por explosión de una bomba de 1.000 libras en la popa.

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
21-Mayo-82, 14:45 horas

Dos bombas más impactan sobre popa.

A4Q - 3er Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA)
21-Mayo-82, 15:01 horas

Impactan una serie de bombas de 1.000 libras, y como resultado final de todos los ataques, la fragata se hunde.



HMS *Antelope*
Fragata Tipo 21 Clase Amazon
Botada en 1977, modernizada en 1981 (3.250 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
23-Mayo-82
A4Q - 3er Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA)
23-Mayo-82

Puesta fuera de combate por la acción de ambos ataques. Impactaron en ella bombas que produjeron serios daños e incendios. En la tentativa por desactivar una bomba, ésta detonó abriendo un rumbo en el casco y luego de un incendio incontrolable, la nave se hunde.



RFA *Sir Bedivere*
Buque de desembarco logístico
Botado en 1967 (5.674 tn.)

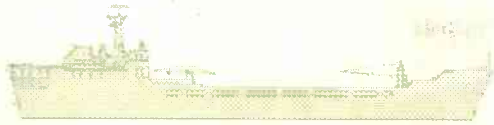
M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
24-Mayo-82, 9:15 horas
A-4C *Skyhawk* - IV Brigada Aérea (FAA)
24-Mayo-82, 9:15 horas

Averiado por impactos de cañón de 30 mm y por una bomba de 1.000 libras

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	133
1913		1936		1959		1982	139
1914		1937		1960		1983	149
1915		1938		1961	655	1984	161
1916		1939		1962	680	1985	171
1917		1940		1963		1986	178
1918		1941		1964		1987	186
1919		1942		1965		1988	192
1920		1943		1966		1989	200
1921		1944		1967		1990	20[illegible]
1922		1945		1968		1991	209
1923		1946	246-247- 321-	1969		1992	214
1924		1947	387-388- 389-	1970			
1925		1948	487 488	1971	860-861- 862-		
1926		1949		1972	911		
1927		1950		1973	949		
1928		1951	568	1974	1024		
1929		1952		1975	1071		
1930		1953		1976	1120		
1931		1954		1977	1158		
1932		1955		1978	1200		
1933		1956		1979	1240		
1934		1957		1980	1309		

Suboficial Principal CARLOS O. TORRES
Encargado



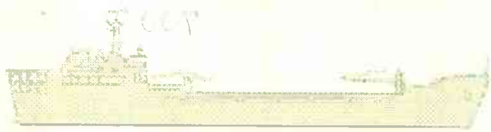
RFA *Sir Lancelot*
Buque de desembarco logístico
Botado en 1964 (5.550 tn.)

A-4C *Skyhawk* - IV Brigada Aérea (FAA)
24-Mayo-82, 9:15 horas

Averiado por el impacto de una bomba de 1.000 libras, que no estalló pero penetró por la banda de estribor y ocasionó una serie de destrozos hasta detenerse en los alojamientos de popa. El barco fue varado y evacuado, perdiéndose el equipo embarcado.

A-4C *Skyhawk* - IV Brigada Aérea (FAA)
25-Mayo-82

Puesto fuera de combate por otra bomba de 1.000 libras que no explota pero penetra en el casco por la banda de estribor.



RFA *Sir Galahad*
Buque de desembarco logístico
Botado en 1966 (5.674 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
24-Mayo-82

Averiado por una bomba de 1.000 libras, que no explotó y atravesó el casco alojándose en el depósito de baterías. La unidad fue encallada y abandonada por la tripulación.

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
8-Junio-82, 14:10 horas

Puesto fuera de combate por tres bombas de 500 libras que la alcanzaron en la sala de máquinas y alojamientos, cuando transportaba dos compañías del ejército inglés. La explosión de las bombas produjo un incendio incontrolable. Los restos del casco fueron hundidos por los ingleses como tumba de guerra.



HMS *Fearless*
Buque de asalto anfibio
Botado en 1965, modernizado en 1981 (12.120 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
24-Mayo-82

Averiado por impactos de cañón que lo alcanzaron en la popa sobre la banda de estribor. Nave comando de la Fuerza Anfibia y Cuartel General de la 3ra Brigada de Comando.



HMS *Coventry*
Destructor misilístico D42
Botado en 1978 (4.100 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
25-Mayo-82, 15:24 horas

Lo impactaron una serie de bombas de 1.000 libras que le produjeron graves daños y un incendio incontrolable. En 20 minutos el destructor se hundió.



Atlantic Conveyor
Barco portanaves y carguero
Botado en 1970 (14.950 tn.) ? X

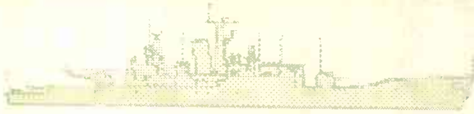
Super Etendard - 2do Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA)
25-Mayo-82, 16:41 horas

Impactaron sobre la nave dos misiles *Exocet* AM-39 que la alcanzaron a babor, cerca de la popa, produjeron una abertura en el casco del tamaño de una vivienda y grandes incendios a bordo. Se hunde el 28 de mayo, con

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orde
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	1399 1399
1914		1937		1960	633	1983	1489 1490
1915		1938		1961	658	1984	1618
1916		1939		1962		1985	1716
1917		1940		1963	700	1986	
1918		1941		1964		1987	1862
1919		1942		1965		1988	1988
1920		1943		1966			
1921		1944	203	1967			
1922		1945		1968			
1923		1946	270-271 272-	1969			
1924		1947	408 409	1970			
1925		1948	498 499 497	1971			
1926		1949		1972	909		
1927		1950	544	1973	952		
1928		1951	571- 572	1974	1025		
1929		1952	583 584	1975	1072		
1930		1953		1976			
1931		1954	602	1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS O. TORRES
Encargado



HMS *Yarmouth*
Fragata misilística F12 modificada
Botada en 1960, remodelada en 1966/77/81 (2.800 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
25-Mayo-82
Averiada por impactos de cañón y cohetes.



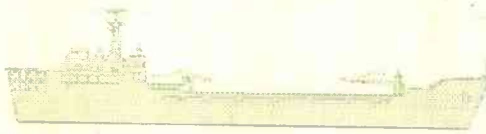
HMS *Invincible*
Portaviones liviano
Botado en 1980 (19.500 tn.)

A-4C *Skyhawk* - IV Brigada Aérea (FAA)
30-Mayo-82; 14:26 horas
Hercules C-130 - I Brigada Aérea (FAA)
30-Mayo-82
Super Entendard - 2do Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA)
30-Mayo-82; 14:24 horas
Dañado por un misil *Exocet* AM-39 disparado por aviones de la Armada y por el impacto de bombas y cañones de los cazabombarderos de la FAA.
Los ingleses aún mantienen en silencio los daños sufridos por la nave.
(No reconocido por Inglaterra)



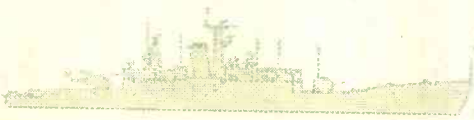
LCU *Foxtrot 4*
Lanchón de desembarco
Botado en 1966 (176 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
08-Junio-82; 13:55 horas
Puesta fuera de combate por una bomba en popa, cuando transportaba vehículos del Comando de la 5ta Brigada de Infantería. Poco después se hundió con toda su carga.



RFA *Sir Tristam*
Buque de desembarco logístico
Botado en 1966 (5.674 tn.)

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
08-Junio-82, 14:10 horas
Tres bombas de 500 libras impactaron en la nave y la envolvieron en un incendio total que la destruyó totalmente. Los restos del casco fueron recuperados por los ingleses.



HMS *Plymouth*
Fragata misilística F12 Clase Leander
Botada en 1961 (2.800 tn.)

M-5 *Dagger* - VI Brigada Aérea (FAA)
08-Junio-82
Averiada por impactos de cañón y cohetes en Bahía Agradable.



HMS *Avenger*
Fragata Tipo 21 Clase Amazon
Botada en 1975, modernizada en 1981 (3.250 tn.)

Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	
1915		1938		1961		1984	
1916		1939		1962		1985	
1917		1940		1963		1986	
1918		1941		1964		1987	
1919		1942		1965		1988	
1920		1943		1966		1989	
1921		1944		1967		1990	
1922		1945		1968			
1923		1946		1969			
1924		1947		1970			
1925		1948		1971			
1926		1949	515	1972			
1927		1950	524	1973			
1928		1951	562	1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS C. TORRES
Encargado

A-4B *Skyhawk* - V Brigada Aérea (FAA)
08-Junio-82

Puesta fuera de combate por impactos de cañón de 30 mm, por explosiones cercanas de bombas que le ocasionaron la rotura de una de sus hélices propulsoras.

Año		Año		Año		Año	
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		[illegible]		1982	
1914						1983	
1915						1984	
				1962		1985	
[illegible]		1940		1963		1986	
[illegible]		1941		1964		1987	
1919		1942		[illegible]			
1920		[illegible]		[illegible]			
1921		1944		1967			
1922		1945		1968			
[illegible]		1946	223	1969			
[illegible]		1947		1970			
1925		[illegible]	513/1	1971			
1926		[illegible]		1972			
1927		[illegible]		1973			
1928		1951		1974			
[illegible]		[illegible]		1975			
[illegible]				1976			
[illegible]				1977			
[illegible]				1978			
1933		1956		1979			
1934		[illegible]		1980			

Suboficial Principal CARLOS D TORRES
Encargado

Pictorial Malvinas

Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina



Hecho: Ataque de aviones Mirage 5 "Dagger" a un destructor tipo Sheffield y dos fragatas que hostigaban con su cañoneo a Puerto Argentino

Fecha: 01/05/82

Lugar: Atlántico, 15 millas al sudeste de Puerto Argentino

<<< Pictorial >>>

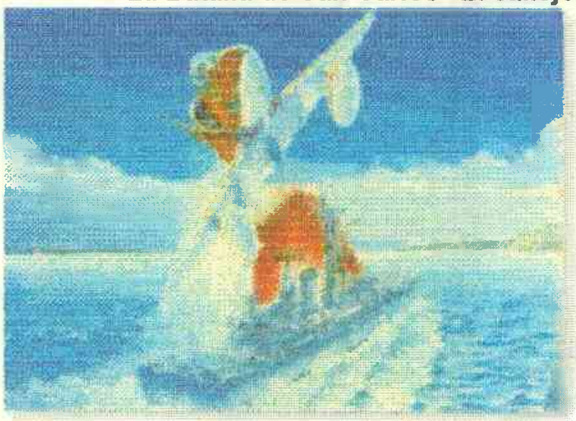
Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935	[illegible]	1958		1981	13[illegible]
1913		1936		1959		1982	14[illegible]
1914		1937		1960	629	1983	14[illegible]
1915		1938		1961	656	1984	16[illegible]
1916		1939		1962	679	1985	171[illegible] 17[illegible]
1917		1940		1963	707	1986	17[illegible] 182[illegible]
1918		1941		1964		1987	18[illegible] 1909[illegible]
1919		1942		1965		1988	19[illegible] 1992/[illegible]
1920		1943		1966		1989	20[illegible] 20[illegible]
1921		1944	191	1967			
1922		1945		1968			
1923		1946	245 245/1	1969			
1924		1947	382	1970			
1925		1948	485 486 484	1971	859		
1926		1949		1972	918 910		
1927		1950		1973	969 963		
1928		1951	567	1974	1023		
1929		1952	580-586-587	1975	1073		
1930		1953		1976	1118 1119		
1931		1954		1977	1156 1157		
1932		1955		1978	1198 1199		
1933		1956		1979	1251		
1934		1957		1980	1288		

Suboficial Principal CARLOS O. TORRES
Encargado

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: Fragata HMS Argonaut atacada por escuadrillas A-4B Skyhawk

Fecha: 21/05/82

Lugar: Estrecho de San Carlos

El avión del 1er Ten Filippini roza la antena de la fragata con el tanque suplementario y pierde el cono de cola. La antena queda doblada.

<<< Pictorial >>>

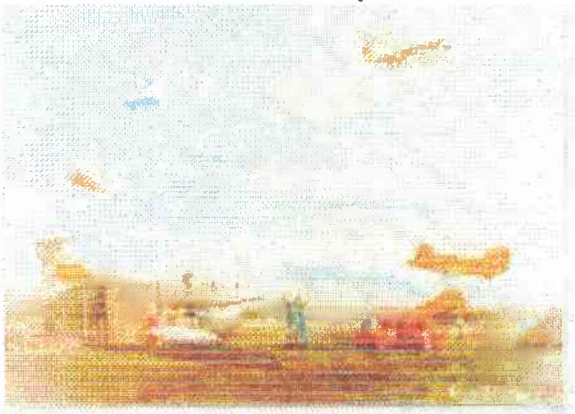
Ver:

Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden	Año	Nº de Orden
1912		1935		1958		1981	
1913		1936		1959		1982	
1914		1937		1960		1983	14
1915		1938		1961		1984	15
1916		1939		1962		1985	16
1917		1940		1963		1986	17
1918		1941		1964		1987	18
1919		1942		1965		1988	19
1920		1943		1966		1989	20
1921		1944		1967		1990	205
1922		1945		1968		1991	210
1923		1946		1969		1992	
1924		1947		1970		1993	
1925		1948		1971	832	1994	
1926		1949		1972		1995	22
1927		1950		1973			
1928		1951		1974			
1929		1952		1975			
1930		1953		1976			
1931		1954		1977			
1932		1955		1978			
1933		1956		1979			
1934		1957		1980			

Suboficial Principal CARLOS ... TORRES
Encargado

Pictorial Malvinas

Teatro de Operaciones del Atlántico Sur



Hecho: Reabastecimiento aéreo a la Base Aérea Militar Cóndor, sobre Pradera del Ganso

19

Fecha: ~~18~~/05/82

Lugar: Situado al oeste de la Isla Soledad

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

:GISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR 590

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM (ICD) NR. 087703

SHEET 1

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP026C

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	00A	RK23452-1A	PIPE		1	EA	280 00	280 00
3	71	508-1-03987 REPLACES 2-CZ-84873	SOCKET		3	EA	27 00	81 00
							TOTAL IN DFLS	361 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-1 -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERLANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

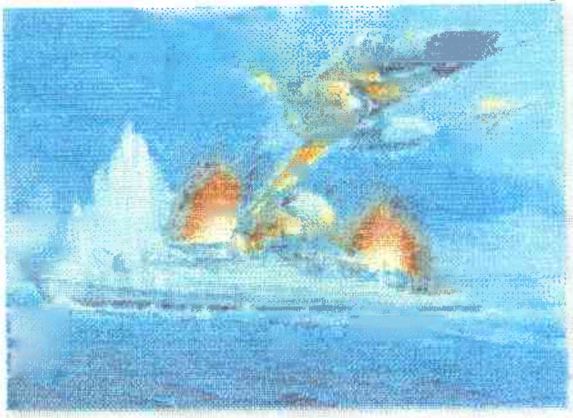
DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: Fragata HMS Antrim atacada por aviones Mirage 5 "Dagger"

Fecha: 21/05/82

Lugar: Estrecho de San Carlos

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE,REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087980

SHEET 1

DESPATCH TO :
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO :
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER : 27MP027C

SCHIPHOL - OOST 23-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
3	25	9330-4026	RELAY		5	EA	270 00	1.350 00
							TOTAL IN DFLS	1.350 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERL/ REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPI HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPRO[illegible] ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

DATE :

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

Pictorial Malvinas

Teatro de Operaciones del Atlántico Sur



Hecho: Derribo de un Harrier GR3 de la RAF

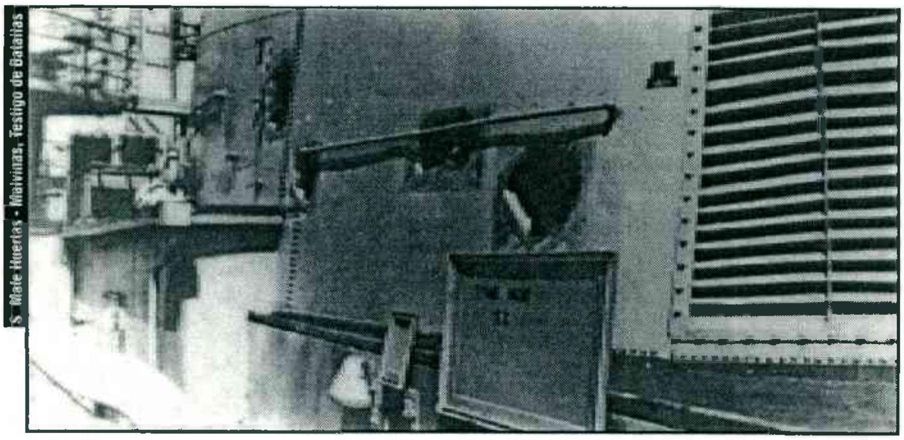
Fecha: 21/05/82

Ojo!! Donadille no confirmó el derribo en su relato del libro ver otras fuentes

<<< Pictorial >>>

De acuerdo a las publicaciones inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el destructor *Glamorgan,* y las fragatas *Arrow* y *Alacrity*; reconocieron los siguientes daños:

Glamorgan: (destructor clase County) daños menores.
Alacrity: (fragata tipo 21 clase Amazón), rumbo abierto por una bomba, que estalló muy cerca, pudo ser reparado.
Arrow: (fragata tipo 21 clase Amazon), ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.



Cuatro de los nueve impacto de proyectiles de 30 mm que sufrió la fragata Arrow durante un ataque de aviones Dagger el 1 de mayor de 1982.

De acuerdo con los testimonios de quienes observaron desde la costa, de los buques atacados por la Ella **TORNO**, el de mayor tamaño, estimaron era un destructor Clase 22, del tipo *Sheffield,* (por sus domos característicos: cubiertas protectoras del radar). Después del ataque comenzó a alejarse, aparentemente averiado, porque de su cubierta salía mucho humo. Además, durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se habían alejado.

A-4C. Misión: sombrilla aérea. **Tripulación:** Ten Néstor López,(C-303), 1erTen Daniel Manzotti., (C-310). **Despegó** de SJU ,a las 14:00, **arribó** a las 15:00 hs.

OF 1106: dos **A-4C**, indicativo **PAMPA**; **ruta**: isla Borbón - SJU; **misión:** ROF - sombrilla aérea. **Tripulación:** Cap Eduardo Almoño ,(C-322), Alf Carlos Codrington ,C-325); **armamento:** misiles Shaffrir. **Despegaron** de SJU, a las 15:20 hs; El guía, con fallas del equipo VHF y trasvase del tanque izquierdo, fue informado de la presencia y persecución de PAC; abortó y regresó. **Arribaron** a las 17:20 hs.

Pictorial Malvinas

Teatro de Operaciones del Atlántico Sur



Hecho: Exploración aérea lejana, realizada por avión Boeing B-707 de la FAA, atacado por misiles desde las fragatas del convoy británico

Fecha: 22/05/82

Lugar: Océano Atlántico

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE,REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087980

SHEET 1

DESPATCH TO :
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES

REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO :
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL
SUB DIR. AVIONES AERONAUTICO
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER : 27MP027C

SCHIPHOL - OOST 23-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
3	25	9330-4026	RELAY		5	EA	270 00	1.350 00
							TOTAL IN DFLS	1.350 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERL[illegible] REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPI[illegible] HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPRO[illegible]D ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE. CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

DATE :

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

POSTAL ADDRESS : SCHIPHOL AIRPORT, THE NETHERLANDS - TELEPHONE : AMSTERDAM 544911 - CABLES : AMSFO AMSTERDAM - TELEX : 16208 AMFO NL - BANK : ALGEMENE BANK NEDERLAND N.V. A'DAM.NR. 5403.35506 AND AMROBANK A'DAM NR. 4112 3597

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: Ataque a la fragata HMS Ardent por parte de una escuadrilla de aviones A-4B Skyhawk

Fecha: 23/05/82

Lugar: Estrecho de San Carlos

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087979

SHEET 1

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP022C

SCHIPHOL - OOST 23-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	05	N64014	INSUL		5	EA	2 00	10 00
2	07	N63989	SPRING		1	EA	2 50	2 50
2	08	N64025	LEAD		6	EA	23 00	138 00
2	14A	N64019	COVER		4	EA	36 00	144 00
							TOTAL IN DFLS	294 50

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FOHM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERL/ REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPL HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF FOKKER - VFW B.V.

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: Ataque a la fragata HMS Ardent por una escuadrilla de aviones A-4B Skyhawk

Fecha: 23/05/82

Lugar: Estrecho de San Carlos

ATAQUE GLASGOW

12-MAY.

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087703

SHEET 1

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL AERONAUTICO
SUB DIR. AVIONES
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP026C

SCHIPHOL-OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	00A	RK23452-1A	PIPE		1	EA	280 00	280 00
3	71	508-1-03987 REPLACES 2-CZ-84873	SOCKET		3	EA	27 00	81 00
							TOTAL IN DFLS	361 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW-FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERL[ANDS] REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPP[LIES] HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPR[OVE]D ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT.
FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF
FOKKER - VFW B.V.

POSTAL ADDRESS: SCHIPHOL AIRPORT, THE NETHERLANDS - TELEPHONE: AMSTERDAM 5449111 - CABLES: AMSFO AMSTERDAM - TELEX: 16208 AMFO NL - BANK: ALGEMENE BANK NEDERLAND N.V. A'DAM NR. 5403.35500 AND AMROBANK A'DAM NR. 4112.3593

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: Ataque a buques logísticos en San Carlos

Fecha: 24/05/82

Lugar: Estrecho de San Carlos

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

EGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR 690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087703

SHEET 1

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL
SUB DIR. AVIONES AERONAUTICO
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP026C

SCHIPHOL-OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	00A	RK23452-1A	PIPE		1	EA	280 00	280 00
3	71	508-1-03987 REPLACES 2-CZ-84873	SOCKET		3	EA	27 00	81 00
							TOTAL IN DFLS	361 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW-FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERLANDS REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPROVED ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

DATE:

SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF FOKKER - VFW B.V.

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: Comienza el final de la fragata HMS Antelope

Fecha: 23/05/82

Lugar: Estrecho de San Carlos

<<< Pictorial >>>

FOKKER-VFW INTERNATIONAL B.V.

REGISTERED IN TRADE REG. C. OF C. HAARLEM NR. 38690

23-09-0 XW K

INVOICE ◆ CERTIFICATE OF APPROVAL ◆ DESPATCH FORM

(ICD) NR. 087703

SHEET 1

ISSUED UNDER AUTHORITY OF THE DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THE NETHERLANDS CERTIFICATE OF RECOGNITION NO. FR-103 AS DELEGATED TO FOKKER-VFW B.V.

DESPATCH TO:
GRUPO ABASTECIMIENTO PALOMAR
EL PALOMAR-PCIA. DE BUENOS AIRES
REP. ARGENTINA

AIRFREIGHT

CHARGE TO:
FUERZA AEREA ARGENTINA
DIRECCION GENERAL DE MATERIAL
SUB DIR. AVIONES AERONAUTICO
PEDRO ZANNI 250
BUENOS AIRES
ARGENTINA

YOUR ORDERNUMBER: 27MP026C

SCHIPHOL - OOST 16-07-79

CODE	ITEM	PARTNUMBER	KEYWORD/DESCRIPTION	QUANTITY BACK ORDER	QUANTITY SHIPPED	UNIT	UNIT PRICE	TOTAL AMOUNT
2	00A	RK23452-1A	PIPE		1	EA	280 00	280 00
3	71	508-1-03987 REPLACES 2-CZ-84873	SOCKET		3	EA	27 00	81 00
							TOTAL IN DFLS	361 00

PAYMENT AGAINST THE CONDITIONS OF THE F27 CONTRACT
DATED NOVEMBER 22,1978 "F.O.B."

WE HEREBY CERTIFY THAT THE GOODS REPRESENTED BY THIS INVOICE ARE THE MANUFACTURE OF THE COUNTRIES AS INDICATED IN THE COLUMN: CODE 1-7-A OR G REPRESENT: UNITED STATES 2-8-B OR H REPRESENT: UNITED KINGDOM 3-4-5-6-9-0-C-D-F-K OR L REPRESENT: THE NETHERLANDS.

"ALL GOODS MENTIONED ON THIS INVOICE WILL REMAIN THE PROPERTY OF VFW - FOKKER G.M.B.H. UNTIL THIS INVOICE IS FULLY PAID".

FORM. 820-I -06-76

IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE WORK SPECIFIED IN THIS CERTIFICATE [* EXCEPT IN CASE AS NOTED BELOW] HAS BEEN CARRIED OUT RESPECTIVELY THAT THE WHOLE OF SUPPLIES HAVE BEEN INSPECTED AND TESTED IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS PURSUANT TO CHAPTER IV, OF THE NETHERL 'S REGULATIONS ON THE STATE CONTROL OF AVIATION AND THAT THE WORK SPECIFIED RESPECTIVELY THE WHOLE OF SUPP HAVE BEEN APPROVED.

* ITEMS NOT MANUFACTURED BY FOKKER - VFW ARE APPR D ON THE BASIS OF "CERTIFICATES OF APPROVAL" ISSUED BY THE ORIGINAL SUPPLIER.

DATE:

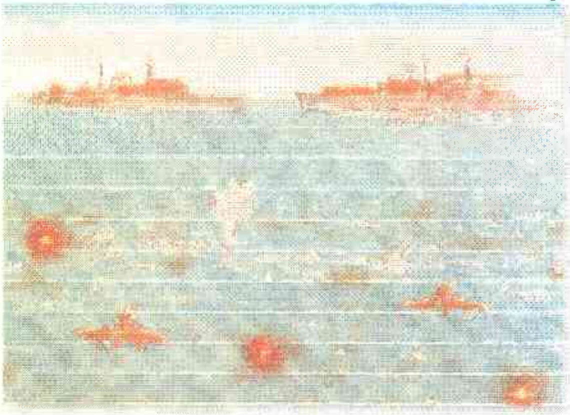
SIGNATURE FOR MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. FOKKER - VFW B.V.

FOR AND ON BEHALF OF FOKKER - VFW B.V.

COPY TO CONSIGNEE, CONSIGNEE'S MANAGER QUALITY CONTROL DEPT. AND FILE.

Pictorial Malvinas

La Batalla de San Carlos "El callejón de las Bombas"



Hecho: El final del destructor británico Coventry

Fecha: 25/05/82

Lugar: 20 millas náuticas al norte de la Isla de Borbón

A4B – Cap. Velasco
Alf. Barrionuevo

<<< Pictorial >>>

Cap Pablo Carballo, **C-215**; Ten Carlos Rinke, **C-212**; 1erTen Carlos Cachón, **C-225** y Alf Leonardo Carmona, **C-240. Despegaron** de GAL ,a las 16:00.

Esta Ella, después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a MLV, donde atacó a un buque, al sur de bahía Enriqueta, entre Puerto Argentino y la isla de Bouganville, con bombas y cañones. No reparó que se trataba de un buque argentino, el ELMA Formosa. Afortunadamente, esa bomba no explotó. **Aterrizó** a las 19:30.

OF 1112: dos **A-4B**, indicativo **FOCA**; **ruta:** GAL - (REV) - MLV - GAL; **misión:** AON; **armamento:** tres bombas BRP. **Tripulación:** Cap Carlos Varela, Ten Mario Roca. **Despegaron** de GAL, a las 16:29; **regresaron** al ser interceptados por una PAC británica, porque no iban con el armamento apto para el combate A/A.

Tres **A-4B**, **tripulación: C-206** 1erTen Mariano Velasco; **C-246** Ten Carlos Ossés; **C-209** 1erTen Héctor Sánchez. **Despegaron** de GAL, a las 16:30; **arribaron** a las 18:00. (El último, regresó por desperfectos, a las 17:00 hs).

OF 1114: tres **A-4C**, indicativo **LANA**; **ruta:** SJU - (REV) - MLV; **armamento:** dos bombas BRP; **misión:** buques bahía Anunciación. **Tripulación:** Cap Jorge García, Ten Jorge Casco, Alf Gerardo Isaac, Ten Jorge Farías. **Despegaron** de SJU, a las 16:30. Fue dificultoso el enlace con el radar MLV, por el intenso tráfico aéreo. El radar les informó que tenían interceptores a la cola y ordenó abortar la misión. **Aterrizaron** a las 18:30 hs.

falta espacio

Otros medios aéreos empleados por la FAS

Los reabastecedores

Se utilizaron dos **KC-130**, matrículas **TC-69** y **TC-70**.

TC-70, indicativo **PERRO. Tripulación:** Vcom Enrique Pessana, 1erTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SAux Manuel Lombino, CP Ramón Suárez, CP Mario Cemino. **Despegó** de GAL, a las 8:40; **arribó** a las 12:30 hs. Reabasteció a la Ella **TOPO** ,de cuatro **A-4B**.

TC-70, indicativo **LOCO. Tripulación:** Com Carlos Beltramone, Cap Carlos Krause , Vcom Hugo Meisner, CP Miguel Angel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SAux Mario Amengual, SP Roberto

Pictorial Malvinas

La batalla aeroterrestre de Isla Soledad



Hecho: un avión IA-58 Pucará derriba con sus cohetes a un helicóptero ~~Scout AH~~-1 británico

Fecha: 28/05/82

Lugar: Darwin - Goose Green

<<< Pictorial >>>

Caravaca, SAux Carlos Guerra. **Despegó** de GAL a las 15:30; **arribó** a las 19:00. Reabasteció a la Ella **TRUENO,** de cuatro **A-4B,** y la Ella **FOCA** ,de dos **A-4B**.

TC-69. **Tripulación:** Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destéfanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Andrés Manyszyn, C1° ~~Oscar~~ Barrionuevo. **Despegó** de SCZ a las 13:00; **arribó** a las 18:45 hs.

Los aviones del Escuadrón Fénix

Las misiones que cumplió el escuadrón fueron las de: *guiado de escuadrillas, retransmisores, diversión, desgaste, exploración y reconocimiento,* y *fotografía aérea,* lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

Por **OF 1096** entró en acción y recibió su bautismo de fuego. A las 11:03, **despegó** de CRV el **MU 2**, indicativo **VERSO ,**con la **misión** de retransmisor, a 100 MN de la costa entre CRV y MLV. **Tripulación**: Alf Mayor, Alf Ortega.

Con la misma **OF 1096**, a las 11:15, **despegó** de CRV la primera Ella de aviones civiles y militares, con indicativo **PUA**, con la **misión** de *diversión;* posición OM 70 MN al NO del estrecho San Carlos. **Aterrizó** a las 13:55 hs.
PUA 2: **HS 125. Tripulación**: Ten Aníbal Poggi, Alf Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta.
PUA 3: **Tripulación**: Alf Harvey, Alf Quarleri; **misión**: diversión al Grupo de Tarea 3.

A las 15:48 **despegó** el **MU 2**, indicativo **BRAVO I** ,con la **misión** de búsqueda y salvamento en CRV - bahía. Nazareno - CRV; **tripulación**: Alf Gonzalo Gil. **Arribó** a las 17:00 hs.

A las 15:35, **LR- 35,** indicativo **CARDO** con la **misión** de diversión.; ruta: GRA - MLV - GRA. **Tripulación**: Cap Antonio Buira y C1° Dardo Rocha. **Despegó** de GRA, **arribó** a las 17:00 hs.

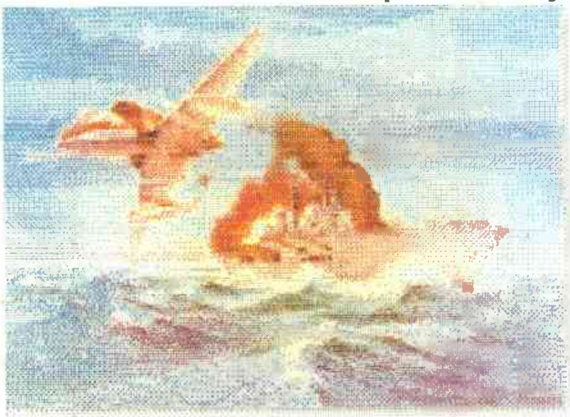
LR-35, matrícula **T-22. Tripulación**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. **Despegó** de GRA,a las 15:30, por MLV, **arribó** a las 17:05 hs.

Exploración y reconocimiento

LR-35, matrícula **LV-ONN.** Indicativo: **RÓTULO**. **Tripulación**: Jorge

Pictorial Malvinas

Una operación conjunta



Hecho: Ataque al portaviones HMS Invincible por parte de aviones A-4C Skyhawk (FAA) y Super Etendard (ARA)

Fecha: 30/05/82

Lugar: 370 km al este de la Isla Soledad

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N°

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Una operación conjunta



Hecho: Inicio del ataque final (rasante) al portaviones HMS Invincible por dos Super Etendard (ARA) y cuatro A-4C Skyhawk (FAA) luego de haber sido reabastecidos en vuelo

Fecha: 30/05/82

Lugar: 300 millas al S.E. de las Islas Malvinas

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N°

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIEN

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Ataque de Bahía Agradable "El día más negro de la flota"



Hecho: Buques de desembarco atacados por aviones A-4B Skyhawk y Mirage 5 Dagger

Fecha: 08/06/82

Lugar: Bahía Agradable al S.O. de la Isla Soledad

<<< Pictorial >>>

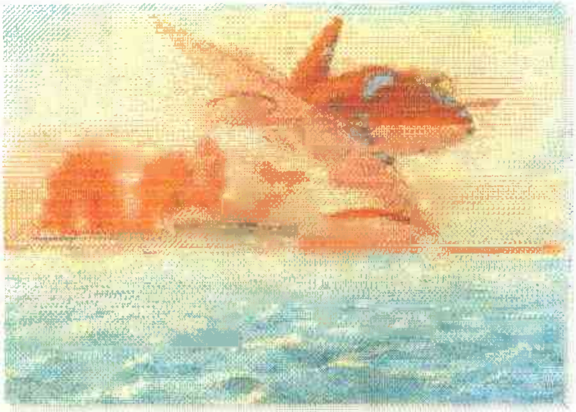
PROMOCION N°

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIEN[illegible]

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Surgen los Halcones



Hecho: Primera oleada de catorce Skyhawks atacando a los buques de transporte HMS Sir Galahad, HMS Sir Tristam y una frgata que se acercaba a protegerlos

Fecha: 08/06/82

Lugar: Bahía Agradable

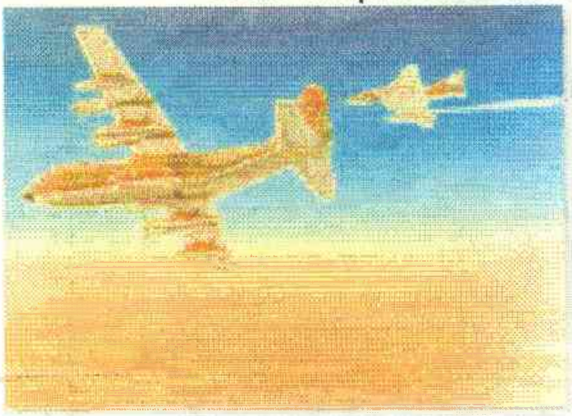
<<< Pictorial >>>

PROMOCION Nº

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIEN[T]

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Teatro de Operaciones del Atlántico Sur



Hecho: Reabastecimiento de combustible en vuelo del avión A-4B Skyhawk por C-130 Hercules

Fecha: 13/06/82

Lugar: Atlántico Sur

<<< Pictorial >>>

PROMOCION Nº

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIEN

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho: Ataque al buque logístico "Fearless".

Fecha: 23/05/82

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION Nº

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIEN

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho: Ataque y bombardeo rasante al Comando de J. Moore por parte de Cervera

Fecha: 11 o 12/06/82

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho:

Fecha:

Lugar:

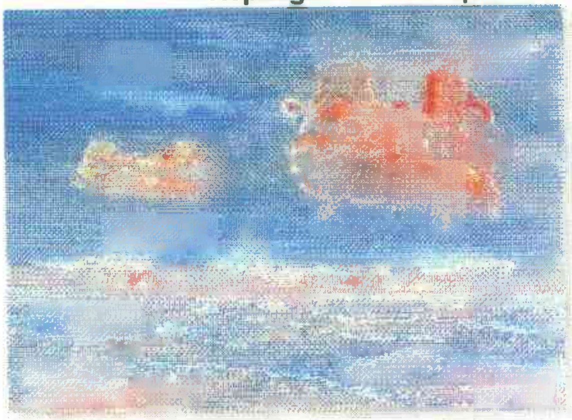
<<< Pictorial >>>

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Repliegue de helicópteros al continente



Hecho: Posse y Fernandez Giasgischia trasladan los dos "Chinook" a Río Grande para evitar que sean capturados por los ingleses. (Hotel 91 y 93 ~~ó 92/90~~)

Fecha: 13/06/82

Lugar: Puerto Argentino

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N°

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho: Desembarco al NE de Goose Green del equipo de combate Guemes + a las órdenes del Tte. 1° Esteban (Ejército), integrantes de la Compañía C del RI25.

Fecha: 29/05/82

Lugar:

<<< Pictorial >>>

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho: Reabastecimiento de SUE rumbo hacia el Atlantic Conveyor

Fecha:

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N.

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho: Guadagnini lanza bomba cuando fallece (final de la Antelope)

Fecha: 23/05/82

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N°

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho:

Fecha:

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION N°

NUMERO		APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS	
CORR.	PROM		NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENT

Impreso en Industria Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho:

Fecha:

Lugar:

<<< Pictorial >>>

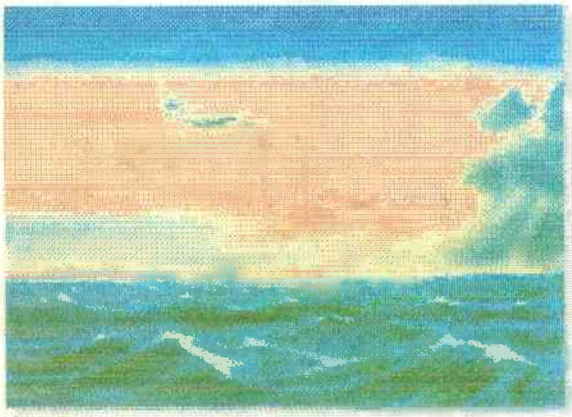
PROMOCION Nº

APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO A/C.	FECHAS		OBSERVACIONES
	NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENTO	

Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho:

Fecha:

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION Nº

APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS		OBSERVACIONES
	NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENTO	

Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho:

Fecha:

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION Nº

APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS		OBSERVACIONES
	NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENTO	

Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)

Pictorial Malvinas

Título:



Hecho:

Fecha:

Lugar:

<<< Pictorial >>>

PROMOCION Nº

APELLIDO Y NOMBRES	FECHAS			TITULO o ESC.	GRADO ALC.	FECHAS		OBSERVACIONES
	NACIMIENTO	INGRESO	EGRESO			RETIRO	FALLECIMIENTO	

Gráfica de Aeronáutica (I.G.A.)